

**Divo Bašić**

E-mail: divo@net.hr  
Pomorski muzej Dubrovnik  
Gornji Kono 5A, 20 000 Dubrovnik, Hrvatska

---

„...Kao sjećanja davna na gostbe usred plova.  
Kriese se vina rujna il kao jantar žuta,  
kroz rieči pune živosti sve se vraća snova,  
oživljuju žene i luke i događaji puta.

I satovi vedri prolaze kao minute...

Lahor s mora ulazi i razgaljuje čela.  
Ruke pune prošlosti čašama se kucaju.  
Pred darovima prirode vraća se čilost tiela;  
Ko da će vječno živjet stare oči svjetlucaju. ...

Zrelost dana mami razbludne, žarke priče,  
i kasne čežnje padaju sred davnih zagrljaja. ...“

(„Gostba pokraj mora“, u knjizi: Frano Alfirević, *More i daleki gradovi*, Hrvatska narodna prosvjeta, Tiskara Poljak i Glatz, Zagreb, 1941, str. 113).

## **Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyda 1930-ih godina (Mediteran kakav je bio 1930-ih godina)**

### **SAŽETAK**

U ovom radu razmatran je pomorski prijevoz putnika Mediteranom 30-tih godina prošlog stoljeća. U radu je opisan nastanak pomorskog društva Jugoslavenski Lloyd te njegovo djelovanje kroz kružna putovanja putničkih parobroda.

Navedeni su putopisi i suvremeni zapisi.

Rad se nadovezuje na izložbu „Lloydovi slikopisi“ Pomorskog muzeja Dubrovačkih muzeja.

**Ključne riječi:** Dubrovnik, kružna putovanja, Jugoslavenski Lloyd, putnički parobrod.

### **MORE I SUDBINA SLIKOPISA**

„I kad prođu mnoga stoljeća, u kojima će biti naslagane bezbrojne riječi o moru,

čovjek će još uvijek težiti, u zadivljenosti ili strahu, u pobožnom razmišljanju ili divljem zanosu, najvećim naporom mašte i uzbuđenošću osjećanja, da predstavi onu tajanstvenu beskrajnost, što je praznina života...<sup>1</sup> Od Indije do Irske svi su stari jezici imali za more nazive „pustinja ili noć“, a narodi Orijenta u moru su vidjeli samo „ponor, noć - ponora“, te tako i životinje osjećaju strah od mora. „Vječna promjenljivost je njegova priroda, nestalnost njegov zakon, nemir njegova duša“.<sup>2</sup>

Pomorski muzej u Dubrovniku je 1964. zatražio od Hotelskog poduzeća „Dubrovnik“ da mu se ustupi nekoliko predmeta ex-Jugoslavenskog Lloyda (2-3 predmeta od svake vrste, zbog lomljivosti „porculana“) koji imaju logotip tog društva jer je ondašnja muzejska zbirka opreme i pribora s parobroda bila relativno siromašna pa je tako hotel „Excelsior“, između ostalih, poklonio iste godine i staklene negative fotografija (15 x 10 cm) bivšeg Jugoslavenskog Lloyda.<sup>3</sup> Negativi na staklu su očito oštriji od negativa na papiru i proizašle inačice pozitivna su detaljnije.<sup>4</sup>

Fotografije putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyda „Kraljica Marija“, „Princesa Olga“ i putovanja izradili su, između ostalih, Foto Borović - Split<sup>5</sup>, E. Maštalić-Jičin<sup>6</sup> i dr. „Brodski fotograf“ ozačio je kružnim putovanjima tih brodova u svrhu snimanja ne samo zajedničkih i općih stvari, već i pojedina<sup>7</sup> (inž. V. Brajković - Zagreb).<sup>8</sup> Suvremeni razvitak svjetskog turizma je, zapravo, novi kapital koji pogodbom između prohujalih i teških vremena uzobalne Hrvatske potvrđuje narod mora te pravilno i razumno gospodarenje datostima tog prirodnog blaga.<sup>9</sup>

## PREKOOCEANSKA (KRUŽNA) PUTOVANJA I ULOGA POMORSKIH DRUŠTAVA

Pomorska poduzeća (društva) bila su Dubrovčanima vrlo važna, a u novije doba osnivali su i novčarske zavode. Dubrovčani su dobro razumjeli važnost mora u vrijeme kada je istočnojadranskom obalom i svijetom vladalo „potpuno“ nerazumijevanje u tom smislu. Dubrovački parobrodi su raznosili po svijetu svoja hrvatska imena, a rijetko bijaše koga koji nije plovio, „vijagjo“ [„vijado“] (barem prošao Gibraltar).<sup>10</sup>

U razdoblju od 1850. do 1900. razvidan je puni jek preoceanskih putovanja i trgovine. Udobnost i raskošnost smještaja putnika bila je jedna od glavnih atrakcija

<sup>1</sup> Frano Alfirević, More, u knjizi: *Izabrana djela*, Matica hrvatska, Zagreb, 2002, str. 169. U toj knjizi su na str. 85 također donesene riječi iz pjesme „Gozba pokraj mora“.

<sup>2</sup> Frano Alfirević, More, u knjizi: *Odabrane pjesme i proza Frana Alfirevića*, U povodu 50-te obljetnice od njegove smrti i postavljanja biste na otoku Gospe od Škrpjela, Izdavači: Hrvatsko građansko društvo Crne Gore (Kotor) - Nacionalna zajednica Crnogoraca Hrvatske (Zagreb), Kotor, 2006, str. 151, 153.

<sup>3</sup> Neki negativni nisu bili uključeni popisu primljenih staklenih negativa (ukupno 1.502 ploče) od 2. srpnja 1964. jer nisu bili „nikako primljeni ili su primljeni polupani“.

<sup>4</sup> Hrvoje Gržina, Negativi u zbirnama fotografija - povijest, identifikacija, obrada i zaštita, *Arhivski vjesnik*, god. LIII, Zagreb, 2010, str. 68.

<sup>5</sup> Grga Novak, Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 (III.), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 6, Split, 1935, str. 237.

<sup>6</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru (II), *Jadranska straža*, god. XII, br. 3, Split, 1934, str. 103.

<sup>7</sup> Niko Bartulović, Sa Jadranskom stražom po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 294.

<sup>8</sup> Niko Bartulović, Sa Jadranskom stražom po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 313, 317.

<sup>9</sup> Milenko Pasinović, Doprinos akademika Vladislava Brajkovića proučavanju međusobnih veza pomorstva i turizma, u knjizi: *Život i djelo Vladislava Brajkovića*, [I.], Nacionalna zajednica Crnogoraca Hrvatske - Zagreb, Bokeljska mornarica 809 - Kotor, Hrvatsko građansko društvo Crne Gore - Kotor, Zagreb, 2003, str. 207.

<sup>10</sup> Marin Bego, *Niz našu obalu*, Izdanje Hrvatskog izdavačkog bibliografskog zavoda, Zagreb, 1944, str. 95. Autor kaže da su Dubrovkinje kao Parižanke, te da na Placi (Stradunu) „imaju posebne kretnje, njihov glas poseban zvuk, šetaju nekim nadahnućem; sve čipke, vezivo, fru-fru i parfemi“. Ibid., str. 88.

putovanja morima te je vrhunac dosegnut tijekom onodobnih velikih putničkih brodova.<sup>11</sup> Kružna putovanja su postojala i prije nego što je na raskošnom svečanom brodu Kleopatra putovala nizvodno rijekom Nil. Glavni razlozi (p)odavanja putovanjima morem na današnjim krizerima su „strast za suncem“ (bijeg od zimskih u klimatski toplija područja) i „strast za putovanjima“ (prepuštanje ljudske želje za posjetom novih područja i kultura). Ideja prijetoza putnika morem iz razonode i užitka pripisuje se Arthuru Andersonu, jednom od osnivača Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O), koji je 1835. predložio zamišljeno kružno putovanje iz Engleske u islandske vode te sugerirao potencijal budućih kružnih putovanja pod toplim španjolskim suncem tijekom hladnih zimskih mjeseci. U novije doba narudžbe novih mega-brodova za kružna putovanja uključuju mogućnost prijetoza prosječno više od 2.500 putnika i zahtijevaju ulaganje koje premašuje 200 milijuna dolara za pojedini brod.<sup>12</sup>

Američki putnički brod “The United States”, zasigurno najbrži brod 1952. godine, koštao je 70 milijuna dolara, a mogao je prevoziti 2.000 putnika i 1.000 članova posade te je imao 12 paluba i 1.400 kabina, kao i iz specifikacija razvidnu mogućnost preuređenja za prekoceanski prijetoz postrojbi.<sup>13</sup> Brod “Queen Elizabeth 2” (izgrađen 1967.) tijekom tri desetljeća preveo je više od 2 milijuna putnika, a također Cunard Lineov “Queen Mary 2” (izgrađen 1999.) ima 15 restoranta i barova, pet bazena, casino, dvoranu za ples, kazalište i planetarij.<sup>14</sup> Spomenimo da je “Queen Elizabeth 1” sredinom 1970-ih razrezan i završio na otpadu u Hong Kongu, a “Queen Elizabeth 2” prevozeći 2,5 milijuna putnika prešao više od 6 milijuna nautičkih milja (11,1 milijuna km) tijekom 806 puta prijeđenog Atlantika. Iako su od 2010. postroženi propisi o sigurnosti prijetoza putnika na oceanima, brod “Freedom of the Seas” (porinut 2003.) tvrtke Royal Caribbean International može primiti 4.370 putnika (bez posade).<sup>15</sup> Mnoštvo putnika uspinjalo se na takve brodove koje je engleski književnik Rudyard Kipling (1865.-1936.) nazvao „čudovišnim devetopalubnim gradom“ (*monstrous nine-decked city*). Većinu inačica brodogradnje podrazumijevala su brodogradilišta Dalekog Istoka, ali brodovi za kružna putovanja („ploveći hoteli“) koji se naručuju po fenomenalnim cijenama ostali su donekle europska specijalnost.<sup>16</sup>

MSC Cruises (MSC Krstarenja)<sup>17</sup> imaju najmlađu flotu za prekoceanska putovanja. Pored ostalog, brodovi imaju sadržaje: bazene (s pomičnim krovom), vježbaonice, staze za

<sup>11</sup> Peter Kemp, *The History of Ships*, Grange Books, Rochester (Kent), 2002, str. 150, 182.

<sup>12</sup> Bruce E. Marti, *Passenger Ships: Ferries and Cruise Ships*, u knjizi: *The Shipping Revolution, The Modern Merchant Ship*, (ur. Robert Gardiner), Conway's History of the Ship, vol. 12, Conway Maritime Press, London, 1992, str. 93, 100. Tako je npr. krucer 'Grand Princess' (porinut 1999.) predviđen za 2.600 putnika i 1.150 članova posade, znači ukupno 3.750 ljudi na brodu. Vidi: Brian Lavery, *Ship, 5.000 Years of Maritime Adventure*, Dorling Kindersley Ltd. - National Maritime Museum, London, 2004, str. 367. Krajem 1920-ih godina cijena koštanja gradnje jedne tone transatlantika iznosila je oko 35 funti sterlinga, a broda za obalnu plovidbu oko 25 funti sterlinga. Zastarjeli trgovački brodovi iziskivali su velike troškove održavanja čak i da su bili navigacijski prvoklasni; drugim riječima: otežavajuća je bila i njihova tehnička zastarjelost. Vidi: Baltazar Kovaček, *Trgovačka mornarica, Almanah Jadranska straža za 1928./29. godinu*, Izdaje Jadranska straža, Oblasni odbor Beograd, Grafički rad Jugoslavenske tiskarne u Ljubljani, Beograd, 1928, str. 435, 437.

<sup>13</sup> Aleksandar Andrić, *Pomorstvo kroz vjekove. (Od splavi do atomske podmornice)*, Matica hrvatska, Zagreb, 1953, str. 149, 151.

<sup>14</sup> Brod “Queen Elizabeth 2” predviđen je za 1.756 ili, za kružna putovanja, 1.892 putnika i 1.015 članova posade, a “Queen Mary 2” za 2.620 putnika i 1.253 članova posade. Vidi: John Batchelor - Christopher Chant, *The Complete Encyclopedia of Steamships, Merchant Steamships 1798-2006*, Rebo Publishers, Lisse - Dorset, 2007, str. 267, 282, 285.

<sup>15</sup> Milan Lazarević, *Queen Elizabeth 2*, jedan od najluksuznijih brodova u povijesti u Dubaju će, nakon 40 godina, postati luksuzni hotel spomenik na vodi, Takvu sreću većina prekoceanskih luksuznih divova nije imala, *Sjaj kraljica mora, Slobodna Dalmacija*, god. LXVI, br. 20761, (Nedjelja, 14. XII. 2008.), Split, 2008, str. 30, 35.

<sup>16</sup> Tako je npr. samo 1998. godine naručeno 40 brodova za kružna putovanja. Vidi: Bernard Ireland, *The History of Ships*, Bounty Books (Octopus Publishing Group Ltd.), London, 2010, str. 113, 165.

<sup>17</sup> *MSC Krstarenja*, (Katalog), *Jesen 2010/Jesen 2011*, (*Prekoceanska krstarenja, Karibi, Južna Amerika, Južna Afrika, Mediteran, Sjeverna Europa i Sjeverna Amerika*), 1. izdanje, MSC Crociere - MSC Cruises (MSC Krstarenja), Geneve - Dubrovnik, 2010, str. 6, 17, 136-137, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 170. Vidi također: [www.msckrstarenja.com/hr/Brodovi/Overview.aspx](http://www.msckrstarenja.com/hr/Brodovi/Overview.aspx).

trčanje na palubi, shuffleboard (stolna/palubna igra guranja žetona prema numeriranim pozicijama), mini-golf, terene za tenis, squash, košarku, poneki i kuglane, 4D i kino na otvorenom, simulator Formule 1, vodeni park, prostor namijenjen za djecu, diskoteku za tinejdžere, sobu za kartaške igre i dr. Devetodnevno putovanje brodom 'MSC Musica' iz Venecije do Aleksandrije i natrag dodiruje osmi dan i Dubrovnik te postoje, također, i slična putovanja s lukom polaska iz Dubrovnika i natrag.

Tablica 1.: Prijevoz putnika na dubrovačkom području

Brodovi MSC Krstarenja (MSC Cruises)	KABINE	PUTNICI	POSADA BRODA	UKUPNO LJUDI NA BRODU
'MSC Divina'	1.751	4.363	cca 1.468	<b>oko 5.831</b>
'MSC Splendida'	1.637	3.959	1.332	<b>5.291</b>
'MSC Fantasia'	1.637	3.959	1.332	<b>5.291</b>
'MSC Magnifica'	1.259	3.013	1.027	<b>4.040</b>
'MSC Poesia'	1.275	3.013	987	<b>4.000</b>
'MSC Orchestra'	1.275	3.013	1.027	<b>4.040</b>
'MSC Musica'	1.275	3.013	1.027	<b>4.040</b>
'MSC Opera'	856	2.055	720 / 740	<b>2.775 / 2.795</b>
'MSC Lirica'	780	2.069	700	<b>2.769</b>
'MSC Sinfonia'	777	2.087	cca 700	<b>2.787</b>
'MSC Armonia'	777	2.087	cca 700	<b>2.787</b>
'MSC Melody'	532	1.492	cca 530 <sup>1</sup>	<b>2.022</b>
<b>PROSJEČNO</b>	<b>1.153</b>	<b>2.844</b>	<b>cca 963 / 964</b>	<b>3.807 / 3.808</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>13.831</b>	<b>34.123</b>	<b>cca 11.550 / 11.570</b>	<b>cca 45.673 / 45.693</b>

Izvor: Austrijski Lloyd.

Ustroju parobrodarskog društva Austrijski Lloyd (1836./1837.) pogodovale su okolnosti koje se u Trstu 1830-ih godina nalazilo 7 banaka i osiguravajućih društava, a financijske garancije dala je i kuća Rotschild, tako da je Austrijski Lloyd preuzeo poštansku službu, što je u parobrodarskom smislu bio „smrtni udarac“ za jedrenjake istočnojadranske obale i hrvatsko pomorstvo općenito.<sup>18</sup> „Taj nesretni izum“ (parobroda) „što je već od 1870. zacario na Jadranu jedra je činio posve nepotrebnim, iako su ona bila skinuta s Lloydovih parobroda tek prije tri godine...“<sup>19</sup> Najstarije sredozemno parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd (kasnije Lloyd Triestino)<sup>20</sup> imalo je svoju tradicionalnu brzu teretnu liniju za Daleki Istok već nakon otvaranja Sueskog kanala (početkom 1870.).<sup>21</sup> Dostojan i udoban život imali su djelatnici Austrijskog Lloyd u službi i mirovini, dok je tešku promjenu osjetilo preko umirovljenika, udovica i siročadi nakon talijanskog pripojenja Trsta i dolaska nove uprave. Sve linije parobroda Austrijskog Lloyd imale su „gospodsku“ hranu, „služila su se majstorski spravljeni fina, svježja i ukusna zdrava jela,

<sup>18</sup> Ivan Pederin, Austrijski Lloyd i turizam u Hrvatskoj, *Adriatica maritima*, sv. II, Centar JAZU u Zadru, Zadar, 1978, str. 107-108.

<sup>19</sup> Nenad Šepić, *Izdana jedra*, „Medvednica“, Zagreb, 1991, str. 287.

<sup>20</sup> G. D., Prilikom stogodišnjice osnutka Austrij. Lloyd, *Jadranska straža*, god. XV, br. 8, Split, 1937, str. 347.

<sup>21</sup> Tršćanski „Lloyd Triestino“ uspostavio je prugu za Daleki Istok, *Pomorstvo*, god. XI, br. 11, Rijeka, 1956, str. 428.

koja su, uz čistoću i svaki dobar red, činila veliku reklamu ovome starome društvu“, što je i bio razlog odabira putnika upravo tih za razliku od većih i luksuznijih parobroda.<sup>22</sup> Lloydovo ime bilo je na Levantu poznatije čak i od mnogih (po predstavnicima) poznatih velesila, a nekoliko mjeseci unaprijed rasprodane karte za udaljenija putovanja (s)tvorili su sliku uglednog društva.<sup>23</sup> U svjetskoj tonaži brodovlja Austro-Ugarska Monarhija bila je osma na svijetu, a kvalitetom jedna od najistaknutijih, zahvaljujući najvećim dijelom hrvatskom čimbeniku.<sup>24</sup>

Nova era parobrodarstva u Dubrovniku započinje nabavom parobroda „Dubrovnik“ 1880. godine, pa se obično ta godina uzima kao (iako tada još relativno) razmeđe između jedrenjaštva i parobrodarstva čiji je suživot na istočnojadranskoj obali evidentan i kasnije, a Dubrovačko pomorsko društvo (slično kao i Pelješko pomorsko društvo) na svojim je redovitim i izvanrednim sjednicama odbora odobrilo 1880. prodaju svojih (drvenih) brodova (na jedra).<sup>25</sup> „Odkako je u Dubrovniku otvoren veliki lijepi gostinjac (*Gasthaus*), postala je južna Dalmacija obljubljeni cilj izletničkih posjeta, a brzi parobrodi austrijskog Lloyda i Ungaro-Croata povezuju taj grad s Trstom i Rijekom. ...Parobrodi su uglavnom uvijek isti, mali priobalni, bijelo obojeni Ungaro-Croata, onaj brzi austrijskog Lloyda i priobalci oba društva i svi plove prema Gružu. ...I parobrod iz Dubrovnika dovozi u Ston malo stranaca (*Fremde*), jer dolazi kasno navečer a već rano jutrom odlazi.“<sup>26</sup> Uzduž istočnojadranske obale i preko Jadranskog mora prijevoz putnika u XIX. stoljeću preuzimali su sve više brodovi linijske plovidbe, a plovili su i dubrovačkom okolicom od 1879. tri puta tjedno (ponedjeljak, srijeda i subota). Nakon otvaranja hotela „Imperial“ (1897.) i općenito razvitkom turizma javlja se nužnost postojanja izletničkih brodića.<sup>27</sup> Austrijski Lloyd je nabavio brzi luksuzni parobrod „Graf Wurmbrand“, te u svojoj domeni držao cijelu organizaciju turističkih agencija u ondašnjoj Austriji i šire. Parobrod Austrijskog Lloyda „Thalia“ dovođio je turiste u istočnojadranske luke, a američkim turistima omogućavalo je posjete društvo „Austro-america“. Uslijed pritiska Mađara, Austrijski Lloyd je 1877. sklopio ugovor s austro-ugarskom vladom po kojemu je morao povećati broj pruga iz Rijeke (hrvatskog teritorija tada pod stranom ugarskom krunom).<sup>28</sup> U svrhu izletničkih pohoda tadašnjih dubrovačkih turista, brodarsko poduzeće Austrijski Lloyd iz Trsta nabavilo je 1898. godine parobrodic „Ida“. U Dubrovniku su početkom XX. stoljeća za prijevoz putnika služili mali turističko-izletnički parobrodi „Soko“, „Soko“ (II.), motorni brodic „Maria“, drveni brodic „Raguzin“ te motorna jahta „Mauz“, registrirana

<sup>22</sup> Vlado Ivelić, *Uspomene iz pomorskog života*, Pomorska biblioteka Jadranske straže, kolo I, sv. IV, Split, 1933, str. 7, 95; Kapetan Vlado Ivelić, *Pomorski život, Na jedrenjacima i parobrodima*, Knjižara So - Narodna knjiga, Herceg-Novi - Podgorica, 2009, str. 99, 181-182.

<sup>23</sup> Stjepan Vekarić, Austrijski Lloyd i naši pomorci, *Jugoslavenski mornar*, god. VIII, br. 6, Split, 1952, str. 157.

<sup>24</sup> Tihomir Dabinović, Trst i naši pomorci, *Pomorstvo*, god. IX, br. 3, Rijeka, 1954, str. 136.

<sup>25</sup> Jozo Luetić, Tri značajne godišnjice dubrovačke pomorske privrede, (O prvom Dubrovačkom parobrodu "Dubrovnik", Projektiranje željezničke pruge Dubrovnik-Sarajevo, Nagli pad Dubrovačkih jedara), *Naše more*, god. II, br. 1, Dubrovnik, 1955, str. 14-15.

<sup>26</sup> Nadvojvoda Ludwig Salvator v. Habsburg, *Jahtom duž hrvatske obale (1870.-1910.)*, (Prijevod: Ljudevit Krmptić), Nakladni zavod „Hrvatski zapisnik“, Hannover - Čakovec, 1998, str. 149, 161, 188. Na str. 207 kaže se da su pored Austrijskog Lloyda i Ungaro-Croate, poslovna društva koja su upravljala tim prometom bila Navigazione a Vapore Ragusa, braće Fratelli Ri[s]mondi i Braće Topich.

<sup>27</sup> Ivo Perić, O putničko-parobrodarskom prometu između Dubrovnika i njegove okolice 1877-1918., P. o., *Pomorski zbornik*, knj. 21, Rijeka, 1983, str. 534, 536. Društvo za unapređenje dalmatinskih interesa osnovano u Beču (predsjednik češki grof Harrach) razvio je promidžbu u svrhu upoznavanja Dalmacije, pa su tako izdavane knjige, brošure i pojedini plakati, a i dubrovački hotel „Imperial“ nastao je zauzimanjem tog društva. Vidi: Stanko Ožanić, Značaj našega Primorja za državu, *Almanah Jadranska straža* za 1928./29. godinu, Izdaje Jadranska straža, Oblasni odbor Beograd, Grafički rad Jugoslovanske tiskarne u Ljubljani, Beograd, 1928, str. 708.

<sup>28</sup> Oliver Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Djela, knj. II, Institut JAZU u Zadru, Zadar, 1962, str. 143, 150.

kao „brod za razonodu (jahta)“.<sup>29</sup> Savez za unapređenje turizma u Dubrovniku je 25. lipnja 1933. donio nova pravila (odobrena 17. siječnja 1934.), a 27. lipnja 1935. osnovano je u Dubrovniku i posebno Društvo za unapređenje turizma.<sup>30</sup> Upravni odbor Turističkog saveza u Dubrovniku je 1938./1939. pozdravio uvođenje predmeta „nauk o turizmu“ u Državnu trgovačku akademiju u Dubrovniku (nastavnik tajnik Turističkog saveza g. Živko Vekarić) nastojanjem Kr. banske uprave kao i još ranijeg prijedloga Turističkog saveza prijašnjih godina.<sup>31</sup> U Splitu osnovano „Društvo za saobraćaj putnika“ (1923.) imalo je, pored ostalog, zadaću organiziranja putovanja u inozemstvo i promicanje turizma.<sup>32</sup>

Jadranska i Dubrovačka (parobrodarska) plovidba su 1924. stavile na raspolaganje Centrali (Središnjici) Jadranske straže dvije besplatne karte te su kasnije odobravani popusti 50-60% za plovidbu izletničkih grupa Jadranske straže i članova podupiratelja.<sup>33</sup> Državnim proračunom ex-Kraljevine SHS za 1923.-1924. odobrene su neposredne subvencije za obalnu linijsku plovidbu.<sup>34</sup> Vladajućim krugovima trebalo je dosta vremena da uvide potrebitost subvencioniranja velike obalne i duge linijske plovidbe pa tek 1930. počinje sustavno subvencioniranje.<sup>35</sup> Početkom 1936. utvrđuje se jugoslavensko-čehoslovačka lučka tarifa te početkom 1937. jugoslavensko-austrijska lučka tarifa.<sup>36</sup> Kombinirani putničko-teretni promet bio je glavna zadaća većine parobroda, a neki od njih isključivo su bili putnički i time turistički. Prečesto se prijevoz turista držao primarnim, a prijevoz domaćeg pučanstva sekundarnim. Plovni parkovi parobrodarskih društava povećavani su donekle i utjecajem turizma na pomorstvo.<sup>37</sup>

## POČETCI KRUŽNIH PUTOVANJA I ISTOČNOJADRANSKA OBALA

Krajem 1932. plovio je Grga Novak na preookeanskom parobrodu „Gange“ (ex-„Kaiser Franz Joseph“, ex-„Presidente Wilson“, 17.000 t) za Egipat pa je iz Trsta na brodu, koji je imao 424 postelje, bilo samo 58 putnika. Linija se (prvenstveno zbog I. klase) zvala „Luxus-Express Europa-Egipat“. Na putu Trst - Brindisi - Aleksandrija četvrti dan puhao je neprestano snažan vjetar (levanat) koji je onemogućio slobodnu šetnju palubom.<sup>39</sup> U Kairu je upoznao dosta ljudi iz Europe „u prvom redu silom prilika i neizbježive diplomate iz balkanskih zemalja, kojima je sav posao da igraju golf ili tenis, idu na five of clock

<sup>29</sup> Josip Luetić, Počeci broderskog izletničkog turizma u Dubrovniku, *Naše more*, god. VIII, br. 3, Dubrovnik, 1961, str. 126-127; J. L. [Jozo Luetić], Prvi dubrovački turističko-izletnički parobrodi, (Prvi dubrovački motorni brodići), *Pomorstvo*, god. X, br. 3, Rijeka, 1955, str. 80. Tijekom II. svjetskog rata prva redovita jadranska parobrodarska linija (na relaciji Vis-Hvar-Korčula) postojala je od rujna 1944. i to parobrodom „Ston“. Vidi: Ivo Šišević, Povijesna uloga parobroda „Ston“, *Naše more*, god. I, br. 1, Dubrovnik, 1954, str. 16.

<sup>30</sup> Ivo Perić, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici, Od pojave parobrodarstva do 1941. godine*, Posebna izdanja, Monografije, knj. 7, Zavod za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1983, str. 171-172.

<sup>31</sup> Uspjesi turističkog Dubrovnika, (Razne akcije), *Jadranska straža*, god. XVII, br. 1, Split, 1939, str. 36.

<sup>32</sup> Ivan Pederin, *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 281.

<sup>33</sup> Norka Machiedo Mladinić, *Jadranska straža 1922.-1941.*, Dom i svijet, Zagreb, 2005, str. 164; Besplatne parobrodarske karte za Jadransku stražu, *Jadranska straža*, god. II, br. 4, Split, 1924, str. 101. Popust od 50% odobren je članovima ondašnjih klubova Jugoslavenskog veslačkog saveza na vozarine za veslače i čamce u svrhu (povratnog) putovanja na veslačke utakmice. Vidi: Popust u pola cijene za prevoz veslača i čamaca na moru, *Jadranska straža*, god. II, br. 8, Split, 1924, str. 211; Ispravak, *Jadranska straža*, god. II, br. 9, Split, 1924, str. 244.

<sup>34</sup> Drago Matković, Subvencioniranje obalne linijske plovidbe, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 8, Split, 1940, str. 309.

<sup>35</sup> Drago Matković, Subvencioniranje velike obalne i duge linijske plovidbe, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 10, Split, 1940, str. 400.

<sup>36</sup> Drago Matković, Naše luke i željeznička tarifna politika, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 5, Split, 1940, str. 178.

<sup>37</sup> Vinko Antić, Pomorstvo i naš turizam, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962, str. 1032.

<sup>38</sup> Grga Novak, *U zemlji faraona*, Naklada piščeva, Tisak Nakladnog zavoda Hrvatske, Zagreb, 1946, str. 8, 10; Grga Novak, Iz Trsta u Egipat, *Novosti*, god. XXVII, br. 13, (Petak, 13. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 5.

<sup>39</sup> Grga Novak, *U zemlji faraona*, Naklada piščeva, Tisak Nakladnog zavoda Hrvatske, Zagreb, 1946, str. 14; Grga Novak, Pariz starog svijeta - Aleksandrija, *Novosti*, god. XXVII, br. 15, (Nedjelja, 15. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 11.

tea ili na prijeme“ jer i nisu imali drugog posla.<sup>40</sup> Kao i u ostalim grčkim lukama, u luci Pirej parobrodi nisu pristajali uz obalu, već je bilo potrebno uzeti manju lađicu za ukrcaj na brod. U grčkom Phaleronu bila su atenska morska kupališta i ljudi su se kupali „a la greca“.<sup>41</sup> Tijekom putovanja po istočnom Sredozemlju na ratnom brodu „Dubrovnik“ (brzine do 38 čvorova) za kralja ex-Jugoslavije Aleksandra i pratnju bili su rezervirani „naročito udobni“ odjelci na krmi broda.<sup>42</sup>

U programu Jadranske straže, koja je organizirala putovanja i posjete uzobalju, bila su uključena opsežna gospodarska pitanja i obrana kulture od prodora stranih interesa.<sup>43</sup> Jadranska straža je u osnovi „najveća narodna organizacija“ u prvoj Jugoslaviji, a mjesečnik „Jadranska straža“ bijaše jedan od najznačajnijih pomorskih časopisa „ako zanemarimo ritualna podilaženja režimu i veličanje dinastije Karađorđevića“.<sup>44</sup> U glasilu „L'Italia Marinara“ talijanskog pomorskog udruženja „Lega Navale Italiana“ upozoravali su na „Jadransku stražu“ koja je imala više od 100.000 članova i razvijala „svoj imperijalistički program, nastojeći osobito da srpske interese, koji su još uvijek upućeni na Solun“, preorijentira prema Jadranu. S druge strane, postojala je mogućnost da se Jadran i Sredozemlje (barem dio njega) pretvore u „Mare italianum“.<sup>45</sup> To je doba talijanskog viđenja „raspada Jugoslavije“, „oslobođenja Dalmacije“ i „Jadrana kao talijanskog jezera“ te vrijeme kada su „čak i veliki narodi utučeni neuspjesima svih mogućih svjetskih konferencija“ i izloženi „pred strašilom novih naoružanja“.<sup>46</sup> I po nekim drugim podacima diljem ex-Jugoslavije Jadranska straža imala je 700 ogranaka i više od 100.000 članova.<sup>47</sup> Tadašnji „balkanski interesi“ bili su u većini slučajeva bazirani „na kultu sile i intrige“, a neki su držali da „Jadranska straža“ ne smije biti isključivo jadranska jer bi time, navodno, „prestala biti jugoslavenska“, već joj sva (južno)slavenska mora moraju biti „sveta“ te da tadašnjem Balkanu nije prijetila opasnost s istoka, već sa sjevera i zapada.<sup>48</sup> „Trgovačke mornarice balkanskih država nezaposlene su trunule u raspri, njihove trgovačke luke propadale zbog nedostatka rada“, a proizvođači i trgovci „balkanskih država prodavali su svoje proizvode pretežno uz uvjete koje im je nametalo inozemstvo - strana trgovačka mornarica, luke i opća privreda crpili su najveće koristi“.<sup>49</sup> Senator Frano Ivanišević je na sjednici Senata ex-Kraljevine Jugoslavije istaknuo nužnost rješavanja problema gospodarstva o kojima je ovisila tadašnja pasivnost uzobalja i moguća aktivnost u obračunu državnog dobra. Trgovačka mornarica bivše Kraljevine Jugoslavije (uglavnom teritorij današnje RH) imala je 188 parobroda male, obalne i velike plovidbe (više od 360.000 t), 386 kapetana i posadu od 3.670 iskusnih pomoraca.<sup>50</sup> Kako je rekao predsjednik Mjesnog odbora Jadranske straže u Sušaku prof. Vrsalović, na obalama Jadranskog mora Jadranska straža nije namjeravala podizati „tvrđave i kule“, već graditi domove i boravišta za

<sup>40</sup> Grga Novak, U centru arapsko-egipatske kulture, u knjizi: *U zemlji faraona*, Naklada piščeva, Tisak Nakladnog zavoda Hrvatske, Zagreb, 1946, str. 163.

<sup>41</sup> Grga Novak, Na klopiskim tragovima i u ljepoti antike, *Riječ*, god. XXVI, br. 48, (24. XII. 1930.), Zagreb, 1930, str. 66.

<sup>42</sup> BA-M-BA, Putovanje njihovih veličanstava kralja i kraljice sa Kr. brodom „Dubrovnik“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 437. Za onodobni osobni posjet kraljice Marije Dubrovniku, moj djed Higin Bašić morao je iz „Grand“ hotela u Kuparima donijeti na Stradun posebni tapit jer takvog i te veličine nisu imali u Gradu. Fotograf Berner je tijekom fotografiranja kraljevske obitelji ispred crkve Sv. Vlaha na Stradunu rekao da se „mali“ malo pomakne, misleći na malodobnog prijestolonasljednika Petra, pa ga je to vlastima neprimjereno oslovljavanje koštalo nekoliko dana zatvora.

<sup>43</sup> Silvije Alfirević, „Jadranska straža“ i naše pomorstvo, *Dubrovački zabavnik*, 1928, (Kalendar Knjižare i Štamparije „Jadran“), Dubrovnik, 1927-1928, str. 85.

<sup>44</sup> Frano Baras, Jadranska straža, u knjizi: *Jadranom i oceanima*, Matica hrvatska, Zagreb, 2008, str. 84.

<sup>45</sup> I. Tartaglia, Straža na Jadranu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 4, Split, 1933, str. 125-126.

<sup>46</sup> Niko Bartulović, Kraljev put od Crnoga do Jadranskog mora, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 435.

<sup>47</sup> [Ivo Tartaglia], Samo jake države imaju prijatelja..., Govor pretsjednika J. S. g. dr. Iva Tartalje, *Jadranska straža*, god. XI, br. 10, Split, 1933, str. 392.

<sup>48</sup> Niko Bartulović, Zbliženje sa Bugarskom i Jadran, *Jadranska straža*, god. XII, br. 2, Split, 1934, str. 45-46.

<sup>49</sup> Ivo Tartalja, Balkanska pomorska politika, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 133.

<sup>50</sup> Naše more u narodnoj privredi, *Jadranska straža*, god. XII, br. 5, Split, 1934, str. 183.

omladinu na čijim grudima su se trebale razbijati „sve drzničke imperijalističke pretenzije naših susjeda“. Ciljevi bijahu „širenje pomorske svijesti i jadranske orijentacije, obrana mora, pomorsko zakonodavstvo, socijalna skrb, itd.“ te promidžba u svrhu „posjećivanja mora, turizam, veslački i jedrilački sport, itd.“ Ipak, pomoć Izvršnog odbora Jadranske straže (u granicama mogućnosti) za izgradnju domova i boravišta na priobalju nije bila ni izdaleka dostatna.<sup>51</sup> Kružna putovanja Jadranske straže imala su zabavnu i poučnu stranu te promidžbeni i manifestacijski karakter. Ondašnja Kraljevina Jugoslavija bila je po veličini svoje trgovačke mornarice peta (od dvadeset država) na Sredozemlju.<sup>52</sup>

## JUGOSLAVENSKI LLOYD I KRUŽNA PUTOVANJA

Jugoslavenski Lloyd (Split) imao je 24 parobroda i bio je najjače parobrodarsko društvo u ex-Kraljevini SHS (44,15% ukupne tonaže brodova ex-Kraljevine Jugoslavije).<sup>53</sup> Na brodovima društva bilo je ukrcano oko 1.000 naših pomoraca.<sup>54</sup> Međutim, Jugoslavenski Lloyd imao je 4 parobroda starija od 30 godina što je predstavljalo poslovnu neracionalnost.<sup>55</sup> Parobrod „Kraljica Marija“ (ex-„Araguaya“) izgrađen je u Sjevernoj Irskoj 1906. godine<sup>56</sup> u brodogradilištu Workman, Clark & Co. Ld. u Belfastu.<sup>57</sup> Royal Mail Lines iz Belfasta namijenio je brodu linijski promet između Southamptona i pristaništa u zaljevu Rio de la Plata u Južnoj Americi. Tijekom I. svjetskog rata 1917. godine „Araguaya“ je preuređena i korištena kao brod-bolnica.<sup>58</sup> U Splitu je dolazak p/b „Kraljice Marije“ 7. ožujka 1931. pozdravio plotun s bojnog broda „Dalmacija“, a svi parobrodi u luci bili su okićeni zastavicama (tzv. „velika gala“). Na brodu je bio posebni orkestar pod ravnanjem g. Maksa Czepiczka.

Tada je u Split „dvorskim vlakom“ stigla i sama kraljica Marija, supruga kralja ex-Kraljevine Jugoslavije Aleksandra Karađorđevića. Od Račišća do Korčule brod su s kopna pozdravili krijesovima i mužarima.<sup>59</sup> U Kotoru je načelnik P. Kamber pozdravio kraljicu (zapravo, njih dvije - brod i osobu), a također se čula i pucjava mužara.<sup>60</sup> Pored ratnog broda „Dalmacija“, u Splitu su na svečanom krštenju bili i ratni brod „Zmaj“, torpiljarke i minonosci. Gosti p/b „Kraljica Marija“ za sjećanje lijepog provoda na brodu skupili su međusobno ondašnjih 45.000 dinara u svrhu kupnje velikog srebrnog pehara s urezanim imenima svih sudionika prvog putovanja broda (namijenjenog Upravi Jugoslavenskog Lloyda za primopredaju samom brodu).<sup>61</sup> Otto Antonini pozvan je da naslika panoramu Dubrovnika u glavnom salonu broda te je pozivnicom zamoljen nazočiti svečanom

<sup>51</sup> Ivo Vrsalović, Smjernice rada naših primorskih odbora JS, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 2, Split, 1935, str. 46.

<sup>52</sup> Ivo Tartalja, Krstarenje po istočnom dijelu Sredoz. mora, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 309.

<sup>53</sup> Franko Mirošević, *Počelo je 1918. .... Južna Dalmacija 1918-1929.*, Školska knjiga, Zagreb, 1992, str. 32.

<sup>54</sup> Vlado Ivelić, *Uspomene iz pomorskog života*, Pomorska biblioteka Jadranske straže, kolo I, sv. IV, Split, 1933, str. 11; Kapetan Vlado Ivelić, *Pomorski život, Na jedrenjacima i parobrodima*, Knjižara So - Narodna knjiga, Herceg-Novi - Podgorica, 2009, str. 185.

<sup>55</sup> Redovni zbor dioničara Jugoslavenskog Lloyda a. d., *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 13, (20. VII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3.

<sup>56</sup> Brod je imao 10.382 BRT, 6.080 NRT, 1.514 nominalnih i 8.500 indiciranih KS, te je bio duljine 156,8 m, širine 18,3 m i visine 7,1 m. Vidi: *Pomorski godišnjak za 1932 godinu*, god. VI, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Hrvatska štamparija Gradske štationice, Split, 1931-1932, str. 124-125.

<sup>57</sup> Po drugim podacima, brod je imao 10.196 BRT, 6.102 NRT, duljinu oko 157,03 m, širinu 18,68 m i visinu 9,30 m jer su Englezi rabili mjere u stopama i desetinama stope, pa je tako duljina broda bila 515,2, širina 61,3, a visina 30,5. Vidi: *Lloyd's Register of Shipping*, 1937-38, Vol. I, (Steamers and Motorships of 300 tons gross and over), (uvez: Dubrovačka parobrodarska plovdba a. d., Dubrovnik; 2136), London, 1937, (KOZ-KRE), str. 30d+, (2). O Lloydu vidi: Frano Maroević, *Lloyds' i Lloyds' Register of Shipping, Jadranska straža*, god. XVI, br. 6, Split, 1938, str. 229-231.

<sup>58</sup> Mitja Lamut, *Potniške ladje na razglednicah*, Medias International, Ljubljana, 2003, str. 127.

<sup>59</sup> Prvo svečano putovanje S/S „Kraljice Marije“, *Narodna svijest*, god. XIII, br. 11, (11. III. 1931.), Dubrovnik, 1931, str. 1.

<sup>60</sup> Još o svečanom putovanju Njez. Vel. Kraljice, *Narodna svijest*, god. XIII, br. 12, (18. III. 1931.), Dubrovnik, 1931, str. 2.

<sup>61</sup> Krštenje našeg najvećeg putničkog broda „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 6, (15. III. 1931.), Zagreb, 1931, str. 2, 4.



dolasku i dvodnevnom izletu Split-Kotor i natrag.<sup>62</sup>

Parobrod „Kraljicu Mariju“ nabavio je Jugoslavenski Lloyd „iskoristivši povoljne konjunkturu“.<sup>63</sup> Prvoklasna udobnost uz vrlo niske cijene bila je očita namjera Jugoslavenskog Lloyda, tako da su cijene putovanja mogli priuštiti slojevi društva kao što su činovnici, obrtnici i uobičajeni turisti.<sup>64</sup> U „Jutarnjem listu“ se o dolasku p/b „Kraljice Marije“ u Split navelo da je brod zbog vanjskog izgleda „star i u trošnom stanju“ jer je izrađen „1907. godine“, pa je trebalo spomenuti da je, ipak, „iz Engleske do Splita prošao nekoliko oluja“.<sup>65</sup> Parobrod je neko vrijeme bio na popravku i privezan uz splitski lukobran. Na brodu se nalazio ured „Putnika“ koji je putnicima rezervirao hotelske sobe i prodavao različite prijevozne karte, a imao je 40 kupaonica te stalnog liječnika i ambulantu („bolnicu“).<sup>66</sup>

Prvotno su zamišljena putovanja svakog 2.-og i 16.-og u mjesecu (od 2. ožujka do 16. listopada) iz Splita u Grčku i natrag.<sup>67</sup> Predviđeno trajanje putovanja 1933. bilo je 18,5 dana, a za djecu mlađu od 10 godina koja su bila smještena u kabinama s roditeljima plaćano je pola iznosa cijene.<sup>68</sup> Nakon dolaska u Dubrovnik, 3. srpnja 1933. godine, predviđeni su privatni izleti do Rijeke dubrovačke ili poznatog kupališta Kupara kojeg su podigli „Čehoslovaci“ (uglavnom Česi).<sup>69</sup> Prijave za putovanje primao je Izvršni odbor Jadranske straže u Splitu i svi odbori udruženja u ondašnjoj Jugoslaviji.<sup>70</sup> Cijene srpanjskog putovanja u Egipat 1935. bile su čak naznačene na naslovnici glasnika „Jadranska straža“.<sup>71</sup> Za Grčku, Palestinu i Egipat postojala je iz Jadrana brza pruga parobrodom „Princesa Olga“ svakih 14 dana, a parobrod „Kraljica Marija“ također je obavljao kružna turistička putovanja po Sredozemlju.<sup>72</sup> Tako su proljetna kružna putovanja p/b „Kraljica Marija“ bila u razdoblju 30. travnja do 17. svibnja 1938. (Venecija - Split - Boka kotorska - Krf - Pirej /Atena/ - Santorin - Tripolis - Bizerta /Tunis/ - Palermo - Messina - Catania - Dubrovnik - Venecija), te od 19. svibnja do 7. lipnja 1938. (Venecija - Split - Rodos - Beirut - Haifa - Aleksandrija - Kotor - Dubrovnik - Venecija). Cijene (plovdba, hrana i kabina) za prvo putovanje kretale su se od 4.300-10.000 dinara, a za drugo 4.800-11.400 dinara. Parobrodom „Princesa Olga“ obavljane su sezonske brze pruge za Grčku, Egipat i Palestinu od 29. travnja do 9. studenog. 1938. i to svakih 14 dana.<sup>73</sup> Slijedilo je potom treće putovanje p/b „Kraljica Marija“ 3.-18. srpnja 1938. (Sušak - Kotor - Budva - Catania - Capri - Monte Carlo - Cannes - Bizerta /Tunis/ - Malta - Dubrovnik - Venecija), četvrto od 19. srpnja do 3. kolovoza 1938. (Venecija - Split - Pirej /Atena/ - Constanza /Bukurešt/ - Varna - Istanbul - Kotor - Dubrovnik - Venecija), te peto od 24. rujna do 14. listopada 1938.

<sup>62</sup> Neke su fotografije objavljene i u tjedniku *Svijet*, Zagreb, 21. III. 1931. Vidi: Željka Kolveshi, *Otto Antonini, Zagreb i „Svijet“ / „Svijet“ i Zagreb dvadesetih...*, Muzej grada Zagreba, (studeni - prosinac 2006.), Zagreb, 2006, str. 79-80.

<sup>63</sup> Zdravka Jelaska Marijan, Nastanak parobrodarskog društva *Jugoslavenski Lloyd* i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, *Anali Zavoda za povijesne znanosti i umjetnosti HAZU u Dubrovniku*, sv. XLII, Zagreb - Dubrovnik, 2004, str. 263.

<sup>64</sup> M. R., Prvo putovanje „Kraljice Marije“, *Jadranska straža*, god. IX, br. 5, Split, 1931, str. III.

<sup>65</sup> Stjepan Vučetić, Parobrod „Kraljica Marija“ u splitskoj luci, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 2, (15. I. 1931.), Zagreb, 1931, str. 5.

<sup>66</sup> Prvo putovanje našeg luksuznog parobroda „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 2, (15. I. 1931.), Zagreb, 1931, str. 4-5.

<sup>67</sup> S/S „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. IX, br. 1, Split, 1931, str. IV.

<sup>68</sup> Jadranska straža ide na Sredozemno more, Veliko propagandističko putovanje parobrodom „Kraljica Marija“ od 15. juna - 4. jula t. g. (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XI, br. 3, Split, 1933, str. 105.

<sup>69</sup> Sa Stražom na more (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XI, br. 4, Split, 1933, str. 149.

<sup>70</sup> Propagandističko putovanje Jadranske straže od 30. juna do 16. jula o. g. (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 4, Split, 1935, str. 172.

<sup>71</sup> Egipat! Ovogodišnje putovanje Jadranske straže u julu (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 6, Split, 1935, naslovnica. Cijene kabina - jednokrevetne: 3.700-3.800 din.; dvokrevetne: 4.100-5.400 din., 6.700 din. (luksuzne); jednokrevetne: 4.700 din.

<sup>72</sup> Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 3, Split, 1936, str. 126; Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 9, Split, 1936, str. 397.

<sup>73</sup> Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 4, Split, 1938, str. II.

(Venecija - Split - Rodos - Larnaka - Beirut /Damask/ - Haifa /Jeruzalem/ - Aleksandrija / Kairo - Luxor/ - Dubrovnik - Venecija) i to po cijenama od najmanje 4.000 dinara (za treće i četvrto) i najmanje 5.000 dinara (za peto putovanje).<sup>74</sup>

Redovita turistička (kružna) putovanja po Sredozemlju započinju upravo nabavom p/b „Kraljica Marija“ i p/b „Princesa Olga“ koje je Jugoslavenski Lloyd nabavio isključivo za turističke potrebe te je p/b „Kraljica Marija“ u početku obavljala 14-dnevna putovanja (Sušak-obala Dalmacije-Grčka). Parobrod je išao na remont u brodogradilište „Split“ te je akademski slikar Tomislav Krizman izradio nove dekoracije u brodomskom salonu. Opskrba broda za izvanjadranska kružna putovanja obavljana je gotovo u cijelosti u ex-Kraljevini Jugoslaviji što je donekle aktivnije utjecalo na pokazatelje stanja turizma.<sup>75</sup> Jugoslavenski Lloyd je p/b „Kraljicu Mariju“ nabavio najvećim dijelom kreditom od tvrtke „Baburizza & Co. Ltd.“ i kreditima engleskih brodogradilišta.<sup>76</sup> Niz proljetnih i jesenskih putovanja samo za engleske putnike organizirao je putnički ured Henry Lunn u Londonu, a cijena putovanja bila je 4.500-5.000 dinara.<sup>77</sup> U samo tri putovanja p/b „Kraljica Marija“ 1931. godine bilo je oko 600 Engleza.<sup>78</sup> Hellenic Travellers Club iz Engleske iznajmio je p/b „Kraljicu Mariju“ za četiri putovanja Sredozemljem (Grčka, Turska, Egipat i dr.) od kojih je prvo (u potpunosti za engleske turiste) započelo 20. ožujka, a drugo je trajalo od 7.-27. travnja. Za putovanje od 26. travnja 1932. u predviđenom trajanju od 28 dana najniža cijena bila je 7.000 dinara.<sup>79</sup> Brod se popravljao i preuređivao u šibenskoj luci.<sup>80</sup> U 1932. godini brod je imao više od 1.000 putnika (većinom Engleza), a prvo putovanje od početka veljače 1933. imalo je za cilj Palestinu i Egipat<sup>81</sup> te ukupno četiri putovanja u pojedinačnom trajanju od oko mjesec dana.<sup>82</sup> Putovanje u siječnju 1933. započelo je u ishodišnoj luci Veneciji i brod je preko Splita krenuo za Dubrovnik, tako da su putnici (300) za Grčku trebali nazočiti festi Sv. Vlaha u Dubrovniku.<sup>83</sup> Tijekom 1933. godine p/b „Kraljica Marija“ obavila je 10 kružnih putovanja po Sredozemlju, ukupno 30.000 milja za 206 dana.<sup>84</sup> P/b „Kraljica Marija“ je u zimskoj raspredi bio u zaljevu Saldun kod Trogira gdje je stigao 16. studenog 1933. iz Splita, a višetjedni boravak u Splitu iskorišten je za skraćivanje dimnjaka, čišćenje kotlova i preuređenje velike dvorane (po nacrtima Tomislava Krizmana).<sup>85</sup> Za p/b „Kraljicu Mariju“ bilo je predviđeno 7 putovanja u 1934. godini te za posebne klubove i skupine iz inozemstva također nekoliko putovanja. Nakon početka putovanja u travnju (Afrika) i svibnju (Palestina) slijedila su putovanja u ostale krajeve Sredozemlja.<sup>86</sup>

<sup>74</sup> Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 6, Split, 1938, str. 264; Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 10, Split, 1938, str. 451.

<sup>75</sup> Ivo Šišević, Kružna putovanja morem, *Pomorski zbornik*, knj. 1, Zadar, 1963, str. 285-286.

<sup>76</sup> *Izveštaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1930.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1931, (str. 9).

<sup>77</sup> Putovanja parobrodom „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 4, (15. II. 1932.), Zagreb, 1932, str. 6.

<sup>78</sup> *Izveštaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1931.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1932, (str. 9).

<sup>79</sup> Luksusni brod „Kraljica Marija“ na putovanju, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 6, (15. III. 1932.), Zagreb, 1932, str. 5-6.

<sup>80</sup> Putovanje parobroda „Kraljica Marija“ po Sredozemnom moru, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 21, (15. XII. 1932.), Zagreb, 1932, str. 4.

<sup>81</sup> Turistički luksuzni parobrod „Kraljica Marija“ Jugoslavenskog Lloyd a, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 1, (1. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 5.

<sup>82</sup> Redovni zbor dioničara „Jugoslavenskog Lloyd a“ a. d. u Splitu, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 13, (1. VIII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 3.

<sup>83</sup> Putovanje parobroda „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 1, Split, 1933, str. 33.

<sup>84</sup> *Izveštaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1933.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1934, (str. 8).

<sup>85</sup> Odlazak parobroda „Kraljice Marije“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 15-16, (5. XII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 6.

Radovi su trebali trajati oko 3 mjeseca. Vidi: Preuređenje parobroda „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 469. Tomislav Krizman je napisao knjigu: *O grafičkim vještinama*, JAZU, Zagreb, 1952, 65. str., a o njemu općenito vidi: *Stoljeće hrvatskog plakata*, /Katalog izložbe/, (Lada Kavurić - Nikola Albanež), HAZU, Kabinet grafike, Zagreb, 2001, str. 21.

<sup>86</sup> Putovanje parobroda „Kraljica Marija“ u g. 1934., *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 15-16, (5. XII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 6.

Ukršno putovanje do Grčke bilo je predviđeno za belgijske putnike, a oko Grčke do Istambula (9.-24. travnja 1934.) za skupinu Švicaraca te je za Palestinu, Siriju i Egipat (1.-22. svibnja 1934.) s polaznom lukom Venecijom uključivalo i posjet velesajmu u Tel-Avivu.<sup>87</sup> G. Bukilica je organizirao nogometnu utakmicu momčadi „Kraljice Marije“ i istambulskog kluba „Jadrenski“ na Bosporu.<sup>88</sup> Brod je tako 1934. obavio ukupno 12 putovanja (od 25. ožujka do 12. listopada 1934.) i razni putnici su na njemu proveli ukupno 49.766 dana.<sup>89</sup> Brodovi Jugoslavenskog Lloyda obavili su 1935. godine 10 kružnih putovanja i prevezli 2.150 putnika. Na p/b „Kraljica Marija“ u potpunosti je uvedena instalacija tekuće tople i hladne vode u svim kabinama jer je dotad postojala u samo nekim.<sup>90</sup> To bijaše preskupi luksuz jer je Viktor Car Emin 1887. na povratku iz Port-Saida za Krf spavao na palubi da uštedi „napoleonor“ što mu ga je majka dala za kabinu.<sup>91</sup>

Parobrod „Princesa Olga“ (ex-S/s „Ebro“, vlasništva Pacific Steam Nav. Co. u Liverpoolu, plovio na relaciji Valparaiso-New York) izgrađen je 1915. na brodogradilištu Workman, Clark & Co. Ltd. u Belfastu, a mogao je primiti 360 putnika (I. razred - 300, II. razred - 60 kabina) te je dobio ime po Olgi, tadašnjoj kneginji ex-Kraljevine Jugoslavije. Na brod se mogla ukrcati i kvarljiva roba jer je postojao hladnjak.<sup>92</sup> Jugoslavenski Lloyd je s Ministarstvom pošta ex-Kraljevine Jugoslavije sklopio ugovor o prijenosu pošte parobrodom „Princesa Olga“ u Grčku, Egipat i Palestinu jer je dotad pošta u te zemlje išla preko njemačkih luka.<sup>93</sup> Jedno od većih hodočašća hrvatske povijesti (53 hodočasnika, među kojima i gradišćanskih Hrvata) u Svetu Zemlju organizirao je dr. Josip Andrić 9. srpnja do 4. kolovoza 1937. i (pod stručnim vodstvom dr. Josipa Rožmana) obuhvaćalo je putovanje brodom „Princesa Olga“ iz Splita preko Pireja (Atene) do Haife. Hodočasnici su predvođeni zagrebačkim nadbiskupom dr. Alojzijem Stepincem u Beirutu posjetili (jezuitsko) katoličko sveučilište i sveučilišnu knjižnicu i druga mjesta. Iz Aleksandrije je p/b „Princesa Olga“ krenula prema hrvatskoj obali te ih je 3. kolovoza 1937. u Dubrovniku dočekaio biskup dr. Josip Čarević, a u Splitu biskup dr. Klement Bonefačić, što je ovjekovječio fotograf Ljudevit Griesbach,<sup>94</sup> inače član društva Jadranske straže. Majstorski uradak Ljudevita Griesbacha je fotografija iz 1937. koja prikazuje nadbiskupa Stepinca

<sup>87</sup> Pred proletnim putovanjima „Kraljice Marije“, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 167.

<sup>88</sup> Rezultat je bio 3:1 za „Jadrenski“. Vidi: G. Bukilica, *Jugoslaveni u Carigradu, svijet*, god. IX, knj. XVIII, br. 12, (15. IX. 1934.), Zagreb, 1934, str. 229.

<sup>89</sup> Putovanja parobroda „Kraljica Marija“ tokom ov. g., *Jugoslavenski pomorac*, god. XIV, br. 20, (15. XII. 1934.), Zagreb, 1934, str. 5. Putnici su bili ovi: Belgijanci (276), stanovnici ex-Kraljevine Jugoslavije (454), Austrijanci (234), „Čehoslovaci“ (Česi i Slovaci; 1.196), Englezi (262), Francuzi (33), Nizozemci (8), Talijani (7), Mađari (30), Nijemci (84), Švicarci (779), Poljaci (17) i ostali Europljani (14).

<sup>90</sup> Redovni zbor dioničara Jugoslavenskog Lloyda a. d., *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 13, (12. VII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 2.

<sup>91</sup> Viktor Car Emin (1870-1963), *Autobiografija*, u knjizi: *Hrvatski putopis od XVI. stoljeća do danas, Antologijski izbor*, (Izabrao i priredio: Dubravko Horvatić), „K. Krešimir“, Zagreb, 2002, str. 314.

<sup>92</sup> „Princesa Olga“ novo nabavljeni luksuzni parobrod „Jugoslavenskog Lloyda a. d.“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 4, (20. II. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3. Brod je bio duljine 137.3 m, širine 17.6 m, visine 10.5 m; 8480 BRT, 5172 NRT; 1066 nominalnih i 5800 indiciranih KS. Vidi: *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, god. X, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Štamparija „Radenković“ - Beograd, Split, 1935-1936, str. 108-109. Također se navode i podaci u desetinama stope: duljina 450.3 (137.25 m), širina 57.8 (17.62 m) i visina 30.6 (9.33 m); 8480 BRT, 5174 NRT. Vidi: *Lloyd's Register of Shipping, 1937-38*, Vol. I. (Steamers and Motorships of 300 tons gross and over), (uvez: Dubrovačka parobrodarska plovdba a. d., Dubrovnik; 2136), London, 1937, (PRI), str. 44 D.

<sup>93</sup> Prenos pošte u Grčku, Egipat i Palestinu parobrodom „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 15-16, (10. IX. 1936.), Zagreb, 1936, str. 6.

<sup>94</sup> Ljudevit Griesbach umro je u logoru u Krdnji 1946. godine. Vidi: Alojzije Stepinac, *Hrvatsko hodočašće u Svetu Zemlju 1937.*, (Priredio: Adalbert Rebić; Fotografije: Ljudevit Griesbach), Naklada „Zadro“, Zagreb, 1995, str. 8, 14, 22, 89, 91, 99. I u Zadru je 2007. organizirana izložba fotografa Ljudevita Griesbacha (1890.-1946.) koji je fotografski zabilježio to putovanje, te se negativni na staklu nalaze od 1980. u Muzeju za umjetnost i obrt u Zagrebu: Marija Tonković, *Ljudevit Griesbach, Sveta Zemlja 1937.*, Muzej za umjetnost i obrt - Foto galerija Lang, Zagreb - Samobor, 2005./2006. Na ovim podacima zahvaljujem se dr. Želimiru Košćeviću, programskom savjetniku Foto galerije Lang u Samoboru.

tijekom prvog promatranja Jeruzalema s uzvisine brda Skopusa.<sup>95</sup> U Tel Aviv su krenuli iz Jeruzalema pa otud željeznicom preko El Kantare u Kairo i Aleksandriju te brodom u Dubrovnik i Split. Hodočašće je organizirano u svrhu posvete oltara bl. Nikole Tavelića u Jeruzalemu.<sup>96</sup> Početkom putovanja su iz Trsta češki hodočasnici brodom „Princesa Olga“ došli u Split odakle su svi 10. srpnja 1937. krenuli za Svetu Zemlju u koju su ponijeli i 11 albuma potpisa oko 100.000 Hrvata iz svih hrvatskih krajeva. Tumač im je bio hrvatski franjevac iz Arbanasa kod Zadra o. Stanko Perović. U gradu Tiberijadi na Genezaretskom jezeru nasrtljiva arapska djeca tražeći bakšiš okomili su se na nadbiskupa dr. Alojzija Stepinca i narodnog zastupnika dr. Josipa Torbara što je također fotografski zabilježio Ljudevit Griesbach. Zanimljivo je da su hodočasnici u Betlehemu proslavili “božićnu ponoć” noću 20./21. srpnja 1937. uz glazbu hrvatskih božićnih pjesama. Prijelaz preko Jordana (u Transjordaniju) nadbiskupa Stepinca fotografski je zabilježio dr. Josip Andrić, a Ljudevit Griesbach ovjekovječio filmom iz Svete Zemlje (fotografski i kinematografski, najzanimljivije trenutke također i u Egiptu). Za jeruzalemski Zid plača (lamentacija) Đuro Kuntarić veli da uvečer svakog petka „oni koji kapitalima vladaju svijetom, koji stvaraju svjetske socijalne revolucije, gospodari trgovine i država... stoje bespomoćno u plaču“. Griesbach je 29. srpnja 1937. čuvarima reda morao dati „dobar bakšiš“ za pogodno mjesto snimanja kraljevske svečanosti Faruka II. u Kairu. Iz Dubrovnika do Splita 3. kolovoza 1937. prekricali su se i plovili parobrodom „Pr[ij]estolonasljednik Petar“.<sup>97</sup> Fotografije hrvatskih hodočasnika u Svetoj Zemlji kao i (prvih) svećanih dočeka brodova za kružna putovanja zabilježio je, između ostalih, zagrebački ilustrirani tjednik „Svijet“.<sup>98</sup>

U Italiji je Jugoslavenski Lloyd kupio veliku luksuznu jahtu „Tiha“ (ex-„Sheelah“, vlasništvo lorda Beattyja) za „turistička križarenja“ po Jadranu i Sredozemlju. Ta jahta na jedra i na paru imala je mogućnost za više od 20 članova posade i bila je predviđena za skupna putovanja (kao p/b „Kraljica Marija“). Kap. Vilko Krampus zapovijedao je jahtom od Barija do brodogradilišta u Splitu da bi pod zapovjedništvom kap. Primorca, nakon preuređenja, bila spremna za kružna putovanja.<sup>99</sup>

Za tri francuske i jednu englesku skupinu p/b „Kraljica Marija“ obavila je 1938. godine kružna putovanja po Sredozemlju (od ukupno sedam), ali je broj putnika bio ograničen zbog svjetskih prilika (nedolazak Čeha i Austrijanaca). Od travnja do studenog 1938. p/b „Princesa Olga“ plovio je na redovitoj liniji (Grčka-Palestina-Egipat), pa je usprkos palestinskih nemira i svjetske napetosti ipak obavljen prijevoz oko 4.000 putnika, ali je svejedno Uprava Jugoslavenskog Lloyda morala donijeti odluku o prekidu takvih putovanja nakon povratka p/b „Princesa Olga“ 20. lipnja 1938. godine. Jugoslavenski Lloyd je u suradnji s Jadranskom plovidbom organizirao turističku agenciju Jugoslav Lines Ltd. u središtu Londona u svrhu promidžbe turizma u Engleskoj.<sup>100</sup> Brod je obnavljan ubrzanim

<sup>95</sup> Branka Hlevnjak, *Ljudevit Griesbach, Fotograf moderne*, Hrvatski fotosavez, Zagreb, 1997, str. 24, 32. Tako negativni na staklenim pločama (dijapozitivni i albumi) ovog autora postoje još u Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici (NSK), Arhivu HAZU i Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu. Vidi: Ibid., str. 115. Inače, poduzetnik, klavirist, slikar, zlatar i fotograf Ljudevit Griesbach bio je vlasnik radnje fotografske opreme (oduzeta 1945.), te dobrotvor tijekom obnove Fotokluba Zagreb 1929. Vidi: Branka Hlevnjak, Ljudevit Griesbach, *Lijepa naša - 1927.-1940., Zagreb '94*, (Fotografski bijenale), Umjetnički paviljon, Galerija „Spot“ Fotokluba Zagreb, (25. 11. - 11. 12. 1994.), Zagreb, 1994, (str. 4). Zahvaljujem se dr. Stjepanu Čosiću i Zvonimiru Baričeviću iz Hrvatskog državnog arhiva u Zagrebu što su mi poslali ovaj katalog.

<sup>96</sup> Adalbert Rebić, Hodočašća u Svetu Zemlju u posljednjih 100 godina, u: Naša prošteništa i Crkva na putu, (Zbornik radova Trećeg hrvatskog mariološkog simpozija držanog 28.-30. svibnja 1984.), *Bogoslovska smotra*, god. LIV, br. 4, Zagreb, 1984, str. 557.

<sup>97</sup> Josip Rožman - Đuro Kuntarić, *Hrvati u Svetoj Zemlji*, (Prigodom svećane posvete hrvatskog svetišta Bl. Nikole Tavelića u Jeruzalemu), Izdao Hrvatski odbor za Svetu Zemlju, Zagreb, 1938, str. 9-10, 14, 26, 28, 49, 56, 62, 80, 82, 85. Zahvaljujem se kolegici Sonji Martinović iz NSK što mi je poslala kopiju ove knjige u digitalnom obliku.

<sup>98</sup> Jacques Altarac, Izlet Sredozemnim morem, *Svijet*, god. VIII, knj. XVI, br. 5, (29. VII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 96, 102; Veselo je putovati morem..., *Svijet*, god. XI, knj. XXII, br. 9, (29. VIII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 167, 179, također i dr.

<sup>99</sup> Jugoslavenski Lloyd nabavio luksuznu jahtu, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 14, (15. VIII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 5-6.

<sup>100</sup> *Izvjestaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1938.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1939, (str. 8).

tempom u Engleskoj jer u ex-Jugoslaviji tada nije postojao dok za takvu svrhu, a tekuća hladna i topla voda u svakoj kabini bila je bitan pokazatelj udobnosti te je i rashlađujuće skladište moglo primiti 4.000 t tereta.<sup>101</sup> Preuzimanje p/b „Princese Olge“ bilo je 6. svibnja 1935. u Southamptonu, gdje je g. Božo Banac priredio i prigodnu svečanost.<sup>102</sup> Trogiranim Petar Petrić sjeća se vremena provedenog na tom brodu i prigodom primopredaje: „To su bili stari brodovi koje su Englezi kupovali u svoje vrijeme i, kad su došli moderni brodovi, oni su ih stavili u rashod“. Tako je „Princesa Olga“ bio „zapušten brod koji je već 4-5 godina bija u raspremi, niko nije bija na njemu. Cili je bija ruzinav, paluba je bila sva crna od kiše, a radili smo 16 sati dnevno da ga dovedemo u red. Trebalo ga je uredit za prijem u Split“.<sup>103</sup> Brod je bio četiri godine u raspremi uslijed privredne krize.<sup>104</sup> U Splitu je obavljeno svečano krštenje 23. svibnja 1935. kada su u luci bili u posjeti brodovi francuske sredozemne flote te su činu krštenja nazočili i engleski poslanik na dvoru ex-Kraljevine Jugoslavije g. Henderson i engleski pomorski ataše g. Daly.<sup>105</sup>

Nekako do sredine 1930-ih godina s Levantom je najučestalije i najbolje veze održavao Tršćanski Lloyd (u sklopu brodarskog koncerna Italia). Dr. Frano Maroević je upozoravao da su bile visoke lučke takse za dva mjeseca pristajanja (p/b „Princesa Olga“; oko 80.000 dinara), tako da je dolazak u Split i Gruž za dva mjeseca iznosio kao za godinu dana u Italiji ili Grčkoj.<sup>106</sup> Pitanje lučkih taksa u bivšoj Jugoslaviji (ex-Kraljevini SHS, ex-Kraljevini Jugoslaviji) regulirao je posebni zakon iz 1922. godine, što je bio jedan od razloga nepristajanja p/b „Princesa Olga“ u lukama ex-Kraljevine Jugoslavije, pa je tako namjera Jugoslavenskog Lloyda bila da taj brod „uživa specijalne beneficije“ iako je to bilo moguće jedino u slučaju promjene zakona.<sup>107</sup> Financijski zakon za 1936.-1937. godinu trebalo je unijeti amandman Ministarstva saobraćaja [prometa] u smislu lučkih taksi za brodove, tako da su stupanjem na snagu novog proračuna parobrodi „Kraljica Marija“ i „Princesa Olga“ mogli ukravat putnike u Splitu i Gružu.<sup>108</sup>

Organiziranje putovanja u skupinama donekle je uklanjalo praznine nastale zbog manjih ekonomskih mogućnosti pojedinaca. Skupna putovanja su jeftinija te time učestalija turistička stvarnost i „suvremena pojava od prvorazredne važnosti“ još 1930-ih godina. Deviznim ograničenjima nastojalo se doskočiti organiziranjem uzajamnih kolektivnih izleta između pojedinih država. Jadranska straža je u čl. 4. svojih pravila navodila zadatak

<sup>101</sup> Izvanredna glavna skupština Jugoslavenskog Lloyda, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 7, (10. IV. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3. Na toj izvanrednoj glavnoj skupštini Jugoslavenskog Lloyda 25. ožujka 1935. donesena je dalekosežno poražavajuća odluka pretvaranja glavnice društva „u zlatnim dinarima i stalnom odnosu prema engleskoj funti, u zakonsku dinarsku valutu“. Što se tiče valutnih kursnih razlika, male nacije su uvijek plaćale ceh opstojnosti kursa i napretka velikih nacija (Velika Britanija, SAD i dr.), naročito nakon svjetskih ratova koje su naprednije zemlje i izazvale. Osim toga, tu je i variranje unce zlata na svjetskim tržištima jer u ratnim okolnostima vrijednost tog plemenitog metala raste, ali ne može rasti ako nemate zlato ili ako ste nešto nepromišljeno učinili s rezervama takve „plemenite“ vrste. Dovoljno se samo osvrnuti i na mjerne jedinice i sustave pa uvidjeti, zapravo, da su ih nametnule i diktirale velike sile.

<sup>102</sup> Preuzimanje parobroda „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 9, (15. V. 1935.), Zagreb, 1935, str. 6.

<sup>103</sup> Gordana Dragan, U očekivanju stote, Petar Petrić (97), najstariji kapetan duge plovidbe u Hrvatskoj i rijetki svjedok slavni dana putničkih brodova 'Kraljica Marija' i 'Princeza Olga', 'Kao oficir brinuo sam o princezama i princovima', *Slobodna Dalmacija*, god. LXVIII, br. 21501, (utorak, 28. XII. 2010.), Split, 2010, str. 11.

<sup>104</sup> Božo Banac poslao je u siječnju 1935. svog posinka Vanu Ivanovića u svrhu nadgledanja radova moderniziranja. Vidi: Vane Ivanović, (Božo Banac, moj život u Engleskoj i šegrtovanje u brodarstvu), u knjizi: *Drugo zvono*, vlast. nakl., Tiskara Puljko, Znanje, Zagreb, 1993, str. 64.

<sup>105</sup> Krštenje parobroda „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 10-11, (1. VI. 1935.), Zagreb, 1935, str. 4.

<sup>106</sup> Frano V. Maroević, Pruga „Princese Olge“ u luke Levanta, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 13, (20. VII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 2. U skladu Zakona o lučkim pristojbama (30. ožujka 1932.) donesena je Uredba za brodove i čamce koji su morali plaćati godišnju taksu od 20 do 4.000 ondašnjih dinara. Vidi: Izvještaj predsjednika g. J. Dubokovića na plenarnoj sjednici Trgovinsko-Industrijske Komore u Splitu dne 24. februara 1934., u: *Privreda u Primorskoj Banovini*, Trgovinsko-industrijska komora Split, Štamparsko poduzeće „Novo doba“, Split, 1934, str. 22.

<sup>107</sup> Pitanje lučkih taksa i društvo „Jugoslavenski Lloyd“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 14-15, (5. VIII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 6.

<sup>108</sup> Parobrodi „Princeza Olga“ i „Kraljica Marija“ moći će i u Splitu krcati putnike, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 5, (12. III. 1936.), Zagreb, 1936, str. 6.

„čuvanja nacionalnog karaktera“, nadalje upoznavanje Jadrana i uzobalja i „svih njihovih problema“ te promidžbu posjeta priobalnih krajeva i dr. Rezolucija Jadranske straže iz Skoplja (listopad 1932.) govorila je u prilog zadatka Jadranske straže u svezi širenja ideje o važnosti Jadrana ne samo za ondašnju Jugoslaviju već i za „čehoslovački“ (češki i slovački) i poljski narod. Stoga je bilo preporučljivo stupiti u vezu s „Ligue Maritime et coloniale“ u Francuskoj i „Ligom morskom“ u Poljskoj, a u „Čehoslovačkoj“ (Češkoj) je u Pragu već postojao ogranak Jadranske straže. Na putovanje 1933. godine prijavilo se čak 62 „Čehoslovaka“ (Čeha i Slovaka). Iako je „Kraljica Marija“ bila predviđena za 320 putnika, njih oko 500 prijavilo se za to putovanje.<sup>109</sup> Izvršni odbor Jadranske straže bezuspješno je pregovarao s ostalim parobrodarskim društvima u svezi angažiranja još jednog parobroda jer nije bilo mjesta za podosta prijavljenih izletnika, a drugi brod bi svejedno bio manji i uz manje pogodnosti. Cijena kabine na p/b „Kraljica Marija“ iznosila je 20-64 funte (oko 5.600-18.000 ondašnjih dinara). Za članove Jadranske straže bili su predviđeni odvojeni ručak i večera, te posebno vodstvo i predavač. To drugo putovanje Jadranske straže bilo je predviđeno za razdoblje od 29. srpnja do 18. kolovoza 1933. (dva dana više) s polaskom iz Splita, uz posebne cijene jednoposteljnih (4.700-5.300 din.), dvoposteljnih (4.200-5.000 din.) i troposteljnih kabina (4.400-4.600 din.).<sup>110</sup>

Parobrodom „Kraljica Marija“ Jadranska straža je organizirala putovanje (15. lipnja - 4. srpnja 1933.) u svrhu posjete, između ostalih, Krfa i Tunisa s nakanom pomoći pomorcima i promocije putovanja po moru. Iz Splita je 15. lipnja 1933. parobrod s 330 putnika i 17.500 t krenuo Sredozemljem. Uslijedilo je putovanje do Hvara (po J. Hannu, „jadranska Madeira“), Korčule, Pelješa (Stonskog Rata), Gruža (gdje su ladicama dopremljeni novi putnici), te nadalje Župe dubrovačke i Mlina, Boke kotorske (Herceg-Novog), Budve, Ulcinja, ušća Bojane, Lješa, Drača, Valone, Krfa (gdje su na rtu poluotoka, riječima Vergilija, izgrađena nekadašnja „Aerias Pheacum arces“ i kasnije su tvrđavu izgradili Mlečani). Ukazivali su se prizori Jonskog mora, Tarantskog zaljeva, obale Calabrije, Siracuse, Catanije, Taormine, Mesinskog tjesnaca, Reggia i Messine koja je dosta stradala od potresa 1908. godine. Jadranska straža je za višak zainteresiranih putnika osim p/b „Kraljica Marija“ namjeravala uzeti i p/b „Kralj Aleksandar I“, te je u tom smislu pregovarala s Dubrovačkom parobrodarskom plovidbom.<sup>111</sup> Putovanje te 1933. godine vodilo ih je preko Lipara (Eolskih otoka, gdje je poznato vino malvasija) i vulkanskog otočića Strombolija („žrtvenika Tirena“), zatim Bonifacijevih vrata (širokih 12 km između Sardinije i Korzike), Sardinije, Korzike („mediteranske Irske“), otočića Bonifacija i zapadne obale otoka (Banda di Fuori), zaljeva Ajaccia ispred kojeg su Krkvi otoci (Iles Sanguinaires), najljepšeg djela Provance (Azurna obala, Rivijera od Cannes a od Mentona). Ta je Rivijera „zemlja Alpa i sunca, plavog neba i mora, cvijeća i flore, rasonode, zdravlja i odmora“ za koju Vergilije kaže: „Ovdje je vječno proljeće, a u ostalim mjesecima ljet“. Tu je klimatski omogućeno lječilište Europe, dijelom i cijeloga svijeta. Mauri su višekratno osvajali ovo područje, te ostavili u nasljeđe igru morešku koja postoji i na Korčuli. Putnici su posjetili kneževinu Monaco (koja ima i mjesta La Condamine i Monte Carlo). Knežev dvorac u Monacu izgradili su Genovežani u XVI. stoljeću te je tada Oceanografski muzej bio jedan od najljepših na svijetu (poznati akvarij je iz vremena kneza Alberta Grimaldija). Još ondašnji Monte Carlo prihodom je izdržavao kneza Monaca, kneževinu, vojsku od 100

<sup>109</sup> Josko Jerić, Jadranska straža i problemi suvremenog turizma, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 207-210. O tadašnjim pomorskim organizacijama vidi: Nenad Ožanić, Pomorske organizacije u svijetu (The Navy League, Ligue Maritime et Coloniale Française, Poljska „Liga morska i kolonijalna“), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, Split, 1936, str. 97-99, 151-153, 195-197, 238-239, 278-280, 323-326, 376-377, 414-417; (Njemačka - Der Deutsche Flotten-Verein, Ligue Maritime Belge - Belgische Zeevaarbond, Treći Reich - Reichsbund der deutschen Seegelung), *Jadranska straža*, god. XV, br. 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, Split, 1937, str. 65-66, 105-107, 188-190, 279-281, 319-321, 369-370, 410-411, 456-457.

<sup>110</sup> II. putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 229-230.

<sup>111</sup> Ivo Rubić, Putovanje Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XI, br. 5, Split, 1933, str. 184-186.

Ljudi i sve kulturne institucije. Nica je metropola Azurne obale, poznata i po karnevalu. Nadalje, put ih je vodio do Ville-franche, Cannesa (Castrum Marcellium), Frejusa (rimski Forum Iuli u kojem je Septimije Sever /113.-211./ izgradio kazalište za 10.000 ljudi), nadalje Hyéresa (poznatog iz sukoba s Hugenetima), Toulona (knjižnica s više od 60.000 svezaka i arsenal s više od 10.000 radnika), Marseillea („kraljice Mediterana“ s tadašnjim godišnjim prometom od 28 milijuna t i posjetom od 16.000-19.000 brodova). Nadalje su slijedili: Perpignan, Narbonne (glavni grad nekadašnje Galliae Narbonensis), Carcassonne, Beziers, Certe, Nimes (s poznatim rimskim amfiteatrom), Avignon, Arles, Cap(e) de Creus do Iberskog (Pirenejskog) poluotoka i maurske Granade, siromašne Murcije, vedre Valencije i vedre Katalonije (Barcelone - izleti na brežuljak Tibidabo, sveto brdo Montserrat s čuvenim benediktinskim samostanom iz 880. godine i dr.). Potom su slijedile Malaga, Murcia, Valencija, Sagunt, Tortosa, Tarragona, Balearsko otočje (Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera te najljepši grad Palma de Mallorca).<sup>112</sup>

Jadranska straža je organizirala putovanje na zapad Sredozemlja jer je, između ostalih, zaštita sredozemnih ciljeva i interesa ondašnje Jugoslavije bila slabo poznata u inozemstvu.<sup>113</sup> Neki smatraju da sredozemni narodi nisu razlučeni već ih spajaju jači prirodni elementi. Priroda ih prinuđuje na približavanje usprkos pokušaju političkog razdvajanja. „Jedinstveno“ Sredozemlje odolijevalo je političkoj razgradnji, a u Italiji se rađala težnja stvaranja „jedinstvene mediteranske kulture“. U Nici je još tada postojala ideja otvaranja sveučilišta za proučavanje problema Sredozemlja.<sup>114</sup> Tadašnji problem Sredozemlja nije ležao niti danas leži u većini zemalja uzobalja, već uglavnom u glavama onih (npr. sporadičnih talijanskih pokušaja) koji nominalno prisvajaju dijelove mora ili kopna koji im povijesno, nacionalno, tradicijski i kulturno jednostavno ne mogu pripadati ili pak uopće nisu blizu mora (npr. neutažene velikosrpske težnje za Velikom Srbijom i ex-Jugoslavijom kao prikrivenom velikosrpskom tvorevinom). Sredozemlje ne može biti ono što nije, a takav je općenito slučaj i s ljudima.

Osvajačke težnje potiču širenje neistina i oružane napade u svrhu obmane domaće i svjetske javnosti lažno argumentirajući i pravdajući osvajačke projekte kao „dobrotvorne, pravedne, napredne i plemenite“. Ogorčenje hrvatskog naroda je kulminiralo nakon ubojstva hrvatskog narodnog zastupnika Stjepana Radića u beogradskoj narodnoj skupštini 1928. godine pa je tu buktinju slobode kralj Aleksandar ugušio šestosiječanjskom diktaturom 1929. godine. Isto značenje takve diktature Aleksandra I. imao je i državni udar velikosrpskih vlastodržaca u ex-jugoslavenskom Karađorđevu 1971. godine u smislu (u)gušenja hrvatskog proljeća (nacionalnog i demokratskog pokreta u ondašnjoj Hrvatskoj).<sup>115</sup>

Parobrod „Kraljica Marija“ imao je 400 udobnih kabina u kojima su, osim postelja, bili ormar, naslonjač i umivaonik, a mnoge su imale i predsoblje ili salon, štoviše i posebnu kupaonicu. U posadi broda (260 ljudi) bili su i činovnici, sobari, konobari, kuhari, prodavači, frizeri i glazbenici. Brod je imao ukupno sedam salona i četiri palube (za šetnju i razonodu). Postojali su plava dvorana za glazbu, neprekidno otvoreni kavana i bar, zatim igraonica, promenoar (trijem, hodnik za šetanje) s knjižarama, prodavaonicama duhana i dr. Prostori za tenis i druge mornarske igre (svojevršno kuglanje), sprave za tjelovježbu i veslačke vježbe bile su uređene na donjoj i najvišoj palubi, a u trpezariji je bilo dostatno mjesta za 200 ljudi. Na brodu se nalazilo oko 20 zajedničkih kupaonica, ne računajući bazen i posebne kupaonice, nadalje frizerski saloni i krojačnice, brodski fotograf, telegraf i mala tiskara (za oglase i jelovnike). Ivo Rubić je napisao vodič putovanja „Po zapadnom

<sup>112</sup> Ivo Rubić, Putovanje Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 223-228.

<sup>113</sup> Ivo Tartalja, Nakon krstarenja po Mediteranu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 293.

<sup>114</sup> Ivo Rubić, Problem Mediterana u historiji i sadašnjici, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 324.

<sup>115</sup> Bože Čović, Politika obmana i nasilja, u knjizi: *Izvori velikosrpske agresije*, August Cesarec - Školska knjiga, Zagreb, 1991, str. 15, 30-31. Isto je objavljeno i na engleskom jeziku: Bože Čović, Policy of Deceits and Violence, u knjizi: *Roots of Serbian Aggression*, Centar za strane jezike - AGM, Zagreb, 1993, str. 15, 32.

Mediteranu“ te je, između ostalih, održao i predavanje o zanimljivostima Korzike i Barcelone. Budući da putnici nisu bili Englezi, primijetio je u šali Niko Bartulović, nisu trebali svake večeri odijevati smoking, već samo za pojedine svečane prigode. Neke dame su dnevno presvlačile četiri „pidžame“ (tadašnju modernu žensku odjeću), dva kostima za plivanje, popodnevnu i večernju sportsku opravu. Organizatori puta su bili kap. korvete V. Dujšin i Otokar Lahman te blagajnik dr. Josko Jerić. Veselu posadu tog putničkog broda uveseljavao je kor (zbor) „Mladost-Balkan“, između ostalih, pjevajući i pjesmu „Morje Adrijansko“. Na brodu je iz Splita do Dubrovnika putovao generalni direktor Jugoslavenskog Lloyd gosp. Božo Banac. Također je na brodu bio i zapovjednik vojnog hidrozrakoplovstva ondašnje Jugoslavije kap. bojnog broda Dragutin Valušni. Mali brodići i gondule plivača, te rupci, zastave i pokrivači s gradskih zidina pozdravili su prolazak broda blizu Dubrovnika.

Zapovjednik „Kraljice Marije“ bio je kap. Vicko Šimunković, brodski komesar kap. Antun Račić, I. časnik kap. Marijo Petrić, glavni strojar Josip Ahel, te brodski ljekar (liječnik) dr. P. Selem. Putnici su obišli preskupi Krf i 20 km udaljeni Ahileon, nekadašnji dvorac austrijske carice Elizabete kojeg je kupio njemački car Vilim. Od 370 putnika i 260 članova posade, Oblasni odbori Jadranske straže iz Zagreba i Beograda okupili su po 80 putnika, a iz Ljubljane i Maribora oko 100 putnika. Pored ostalih putnika, bilo ih je i 24 iz „Čehoslovačke“ (Češke i Slovačke) te ukupno 147 žena. Pjevački zbor „Mladost-Balkan“ imao je 30 članova, dirigenta Jakova Gotovca i predsjednika Frana Bakašuna. Iskrcaj i ukrcaj putnika obavljao se pomoću brodskih motornih čamaca (u Marseilleu, Barceloni i Alžiru brod je bio usidren uz obalu). Prvi od službenih koncerata zbora „Mladost-Balkan“ bio je poslije večere, na zadnjem dijelu palube, posvećen kapetanu te je uslijedio ples na srednjoj palubi. Dr. Ivo Rubić ili kap. Dujšin davali su kratke upute o programu ekskurzije oko ručka i večere, a predavanja su bila u 18 sati na mjestu gdje su se održavali koncerti. Tijekom putovanja putnici su mogli primijetiti obrise Liparskih otoka gdje su bile zatočene tisuće političkih zatvorenika fašizma, velikim dijelom Hrvata iz Istre i Slovenaca iz Gorice. Prošli su i Napoleonov rodni grad Ajaccio, metropolu Korzike. Tamo su ih dočekali predstavnici općine, Udruženja ratnika s Istočnog fronta („Poilus d’Orient“), predstavnici Ligue Maritime (Pomorske lige) i Komiteta za turističku inicijativu. Uglednik iz korzikanske obitelji Peraldi i predsjednik Komiteta za inicijativu, kao poznavatelj napoleonskog doba u Dalmaciji, ispričao je priču o generalu Junotu, vojvodi od Abrantesa, koji je svojevremeno potpuno gol došao na bal u Dubrovniku. Dr. Tartalja je pred Napoleonovom kućom održao govor o značenju Napoleona. U Nici su obišli kockarsku konkurenciju Monte Carla, palaču „La Mediterranenne“. Tamo ih je primio predsjednik općine i narodni poslanik Jean Medecin i predsjednik „Poilus d’Orient“ g. Crovetto te je Ivo Tartalja ukazao na povijesne dodire između dalmatinske i francuske obale. Tijekom dvodnevno boravka u Marseilleu posjetili su brežuljak Notre Dame de la Garde sa zavjetnom romaničkom crkvom i na vrhu tornja pozlaćenim kipom Bogorodice, zvijezdom zaštitnicom mornara. U Barceloni ih je dočeka pomorski kapetan iz Boke dipl. inž. Petar Pavao Vučetić. Posjetili su i kraljevsku palaču (muzej), pripadajući veliki park i dr., a počasno mjesto veza pred Pomorskim uredom resila je „Kraljica Marija“ plavog dimnjaka i zastave Jadranske straže. Tijekom noći baš na Sv. Ivana činilo se da je cijela Barcelona na ulici, a u nedjeljno jutro posjetili su crkvu Santa Maria del Mar u starom dijelu Barcelone. Vjerojatno najljepša barcelonska zgrada je palača Arhiva Aragonskog kraljevstva. Korida se održavala u velikoj areni dostatnoj za 30.000 gledatelja. Organizator dočeka u Barceloni kap. Vučetić priredio je koncert zbora „Mladost-Balkan“ u kazalištu Tivoli. Čuveni osvjetljeni vodoskoci blizu palača tada minule svjetske izložbe bili su za njih uprigođeni (od 20-22 sata) jer su se, inače, mogli vidjeti samo nekoliko puta godišnje (zbog velikih izdataka).

Općina Marseillea priredila je, u palači, Longchamp svečano primanje za izletnike



Jadranske straže. U Alžiru (Kazbi) im je jugoslavenski konzul pričao da u gradiću ima „oko 500 Dalmatinaca, zaposlenih u luci i na lađama“. Tijekom putovanja do Alžira, Tunisa i Malte prof. Rubić je održao predavanja o Mediteranskom problemu, afričkoj obali i Malti. Na desnoj strani uvale La Goulette nalazi se nekadašnja luka Kartage koja na brežuljku ima katoličku katedralu i „muzej starina“. Trgovački parobrod „Dubravka“ istodobno je bio u toj luci La Goulette. Iz Tunisa i Afrike krenuli su po „freškom“ maestralu koji je „mangupski prskao“ dok se posada čamcima vraćala na brod. Na Malti (La Valletti) posjetili su katedralu cijelog malteškog reda, crkvu Sv. Ivana. Uvečer se razvila zanimljiva trgovina između lađica koje su opkolile brod i u košarama nudile maltešku čipku, kanarinice i dr. za prethodno i istim sredstvom poslani novac kupaca. Tijekom putovanja od Malte do Kotora (2 dana i 3 noći) organizirana je „večer maski, kostima i pidžama“ uz prigodno lutriju i izbor „Miss Mediteraneja 1933“, pa su paluba i cijeli brod bili urešeni i osvijetljeni „kao kakav Luna-Park“. Iza uljuđene koride, uslijedilo je oponašanje plesa „Smrt labuda“, boks pijanih mornara, „Pat i Patašon“, ples orijentalnih trbušnih plesačica, kineska mjesečina i dr. Prof. Rubić je u ime Jadranske straže kap. Vicku Šimunkoviću darovao srebrnu lađu, a kap. Antun Račić dobio je srebrnu olovku. U Kotoru se na brod ponovno ukrcao direktor Jugoslavenskog Lloyda g. Božo Banac i uvečer počastio „Mladostaše“. Industrijalac iz Zagreba Matija Freund darovao je Jadranskoj straži 10.000 dinara, a priključili su mu se i Božo Banac u ime Jugoslavenskog Lloyda koji je darovao isti iznos te generalni direktor Hrvatske industrije papira iz Zagreba dr. Robert Rozenberger. Nadalje, Tartalja, Freund i Banac donirali su zboru „Mladost-Balkan“ po 1.000, odnosno 3.000 dinara. Na kraju ih je u Dubrovniku dočekao Oblasni i Mjesni odbor Jadranske straže. Oko 02 sata po noći zapovjednik broda je na putu za Split brodom sirenom pozdravio rodni Pelješac s kojeg su ga znakom svjetla „kao da leti ivanjska krijesnica“ pozdravili majka i obitelj.<sup>116</sup>

O ovom sredozemnom putovanju revija „La Méditerranée“ iz Marseillea donijela je 1. lipnja 1933. opširan članak Nika Bartulovića, kojeg su prenijele i druge marseilleske i tuniske novine. List „Marseille-Martin“ donio je izvješće o posjetu Ajacciju, a posjet je opisao i korzikanski „Le jeune Corse“ 24. lipnja 1933. Prethodno je vijesti donio i „L'Éclaircur de Nice“, toulonski „Le Petit Var“, zatim općenito „Petit Provençal“, „Le Petit Marseillais“, „Sémaphore“, „Le Radical“, „Le Soleil“, „Marseille-Soir“ iz Marseillea, „Le Presse Libre“, „La Depeche Tunisienne“, „La Front“, „La Tunisie Française“, „Le Petit Martin“ iz Alžira, „The Malta Chronicle and Imperial Services Gazette“ iz Malte te također tisak u ondašnjoj ex-Kraljevini Jugoslaviji.<sup>117</sup>

Vijesti su se širile za ondašnje doba fantastičnom brzinom, uostalom kakav je i podatak organiziranja radio-telegrafске partije šaha s članovima posade jednog putničkog broda Nizozemskog Lloyda, kao svojevrсна „partija za oceansko prvenstvo u šahu“.<sup>118</sup>

Budući da je kružno putovanje Jadranske straže 1933. godine postiglo uspjeh, tako su Izvršni odbor, svi Oblasni i Mjesni odbori i „Povjereništva“ (povjerenstva) primali

<sup>116</sup> Niko Bartulović, Sa Jadranskom stražom po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 294-302, 304, 307-311, 313-318, 320-321. Mara Metide Šimunković (rod. 1860.) iz Žukovca živjela je u Kućištu i bila majka kap. Vicka Šimunkovića. Parobrod „Kraljica Marija“ bi u ranu zoru (oko 04 h) prolazio Korčulanskim kanalom, pa bi majka pozdravljala sina bijelom maromom. Vidi: Marcel Kolín, Pelješka Penelopa, u knjizi: *Jedrenjaci, Priče i slike starih brodova i kapetana*, Binozina omladinska biblioteka, knj. V, „Binoza“ Nakladni zavod, Zagreb, 1934, str. 139-140. Kap. Vicko Petrov Šimunković (rod. 1883.) iz Žukovca zapovijedao je p/b „Kraljica Marija“ više godina, a napisao je i uspomene o plovidbenim zbivanjima. Vidi: Stjepan Vekarić - Nenad Vekarić, Tri stoljeća pelješkog brodarstva (1600-1900), *Pelješki zbornik*, 4, Zagreb, 1987, str. 311, bilj. 366. Vicko Šimunković živio je u selu Zamošću blizu Orebića, te je plovio kao kapetan na jedrenjacima pelješke obitelji Sikić i na parobrodima društva Tripković. Nakon I. svjetskog rata bio je zapovjednik na dosta velikih parobroda Jugoslavenskog Lloyda, te šest godina na najvećem putničko-turističkom brodu ondašnje ex-Jugoslavije. Vidi: R. R. [Rudimir Roter], Pred proslavu stogodišnjice Nautičke škole, U sjedištu kapetana naših starih jedrenjaka, (Iz biografije četvorice starih kapetana: Vicka Lausa, Nikole Vekarića, Marka Mrčevića i Vicka Šimunkovića), *Dubrovački vjesnik*, god. II, br. 100, (22. VIII. 1952.), Dubrovnik, 1952, str. 2.

<sup>117</sup> Strana i domaća štampa o našem izletu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 321.

<sup>118</sup> M. Malić, Parobrod i život na njemu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 136.

prijave za putovanje po istočnom Sredozemlju (8.-24. lipnja 1934.). Namjera je bila istim brodom posjetiti Delfe, Akropolu, Atenu, Efez, Smirnu, dijelom Troju i Cap Hellas, mjesta poznatih bitki (rt Akcija, Lepant, Salamina, Dardanele). Po nekima je nakana Jadranske straže ovim putovanjem bila nadovezati se na putovanje kralja ex-Kraljevine Jugoslavije Aleksandra Karađorđevića i pojačati prijateljstvo s Grčkom i Turskom. Preko Bračkog kanala i „Splitskih vrata“, putovanje je zamišljeno preko Hvara („ključa Jadrana“), Korčule, Otrantskih vrata, obale Albanije, Jonskih otoka (tzv. Heptanesos - „Sedam otoka“: Krf i Fano, Erikuza, Matraki; Paksos i Antipaksos; Leukadija uz Meganesos, Kalamos, Arkudi i Kastos; Itaka uz Atakos; Kefalonija; Zakint uz Strofade i najjužniji Citera) i dr.<sup>119</sup> Neizostavno je tu i znamenito Delfijsko proročište koje je u svojim spisima branio i sam delfijski svećenik Plutarh, a Sula ga je opljačkao, kao i Neron koji je odnio 500 kipova u Rim „za svoje zbirke“. Teodozije Veliki ga je zatvorio krajem IV. st. n. e., a potom je uslijedilo barbarsko pustošenje i učinak zuba vremena.<sup>120</sup>

Otok Jonskog arhipelaga Zákinthos Vergilije je nazivao „šumoviti Zakint“ (ime po Zakintu, sinu Trojanca Dardana), Mlečani „cvijet Levanta“ te mu, uz vulkansko podrijetlo, nije nedostajalo ni potresa 1514., 1840. i 1893. godine. Po grčkoj mitologiji, Harpije su stanovale na pustim školjevima Strofadama blizu Zakinta. Homer spominje grad Pyrgos, zatim slijedi poznato grčko kupalište i plaža Marathos te mjesto Navarin (u narodu Neokastron) gdje je 1827. udružena europska porazila tursku flotu. Nakon najjužnije točke Europe iza rta Tarife (rt Matapan), slijedi sjeverni rt Kitere (Kithire), pa Antikitera (Andikithira) i Kreta (prijelaz iz Jonskog u pliće Egejsko more), otočna skupina Kiklada (Ciklada, od grč. *kiklos* - „krug“) koja okružuje sveti otok Delos. Otočić Makra (u blizini otoka Naufije) po geolozima je, navodno, sastavljen od velikog mramornog bloka. Na Santorinu (dobio ime od St. Irene) postojao je živi vulkan, a još 1925. dogodila se veća erupcija. Slijede Antiparos, te Sifnos (bogat rudnicima željeza i cinka koje spominju Herodot i Pauzanije), zatim Periphos, Termia (termijska vrela), Keos (rudnik željeza za atenske tvornice), Siros, Mali Delos, a na samom Delosu francuski arheolozi su od 1873. otkrili više od 2.000 natpisa.<sup>121</sup>

Od Kiklada (Ciklada) put vodi prema „Bijelom moru“ (turski naziv za more uzobalja Male Azije, naročito pred ulazom u Dardanele), zapravo, Egejskom moru, gdje su mnogi otoci: Hios, Mitilene (stari Lezbos), Hagiostratos, Tenedos, Imbros, Lemnos, Samotraka i Tasos. Nekadašnji stanovnici otoka Hiosa (ispred poluotoka Klazomene; Karaburun) navodno su se brinuli za gastronome starog Rima i Atene, a zbog relativno slabe brige bizantske uprave otok su pohodili gusari. Najveći grad Anatolije, Smirnu (Izmir), podosta je poharao požar 1923. godine, a ispod tvrđavice Pagos ruševine su bizantske utvrde. Do stadiona je grob biskupa Smirne Sv. Polikarpa (†156. n. e.). Nedaleko trodijelnog grada Efeza („oko Azije“) nekad važni bijahu Magnesija na Meandru i Milet (danas ruševine). Nakon Lezbosa (Mitilene) na zapadu ostaje otok Strati (Hagiostrati), a ispred je Tenedos (čuvar Dardanela), Lemnos (Límnos), te glasovita Troja.<sup>122</sup>

Nešto zapadnije od Carigrada (Istanbul) nalazi se morsko kupalište San Stefano gdje je 1878. potpisan čuveni mir i time okončan rusko-turski rat. Carigrad je „drugi Rim“, a mnogi pisci Orijenta nazivaju ga „majka svijeta“ te se u njemu nalazilo 128 tiskara i 66 (islamskih) knjižnica. Brod je pristao u predgrađu Carigrada, Galati. U predgrađu Peri (hrvatski prijevod: Preko, grč. *to pérán* - „s onu stranu, preko“, otud Pera) stanovali su većinom Europljani, uz mnogo konzulata, a istočno od Galate je Tophane (kuća topova, tvornica oružja). Fascinantni su Zlatni rog (*Hrisokeras*) u dnu kojeg je predgrađe Ejub ili

<sup>119</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru [I], *Jadranska straža*, god. XII, br. 2, Split, 1934, str. 64-65.

<sup>120</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru (II), *Jadranska straža*, god. XII, br. 3, Split, 1934, str. 106.

<sup>121</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (III), *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 144-145.

<sup>122</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (IV), *Jadranska straža*, god. XII, br. 5, Split, 1934, str. 185-187.

Hiob i Ejub džamija (i čuveni mač osnivača Turskog Carstva Osmana), zatim Seraj nakon kojeg dolazi crkva Sv. Irene koju je izgradio rimski car Konstantin Veliki u IV. stoljeću (armijski muzej). Iza veličanstvene Sv. Sofije je stari Hipodrom (tur. Atmeiidan). Središte Istanbula resi najljepša (četverominaretna) džamija Sulejmana II. Veličanstvenog iz XVI. stoljeća iza koje slijedi grob zadnjeg bizantskog cara Konstantina XI. Prema zapadu prostire se još uvijek u uporabi stari vodovod rimskog cara Valensa. Spomenimo i nekad bizantsku crkvu Sv. Andrije apostola (džamija Mustafa-paše), samostansku crkvu Sv. Ivana (džamija Mihrador Međidi) i Sv. Pantokratora (Seirek-Klise-džamija). U glavnoj džamiji predgrađa Biešibtaš je grob čuvenog turskog gusara Hajrudina Barbarosse (†1546.). U azijskom predgrađu Istanbula (Skutari) smjestilo se najljepše tursko groblje tog grada. U Grčkoj je poznata Sveta Gora (Athos, *Hagion oros*), redovnička republika (7.521 pripadnik) od 20 većih samostana (250 ćelijica i 150 cenobija) i 935 crkvi. Postupno o Carigradu neovisan trgovački i kulturni centar Solun dobio je ime po Tesaloniki, sestri Aleksandra Velikog, a nakon turskog okruženja Andronik Paleolog prodao ga je Veneciji koja je u njemu izgradila „bijelu kulu“. U istočnom solunskom predgrađu Kolomariji bijahu razni konzulati. Poznate su mozaicima urešena crkva Sv. Jurja (Rotunda), Sv. Sofija, te Sv. Dimitrije (V. st.) do kojeg je bio veliki hipodrom (10.000 gledatelja) i Galerijev slavoluk.<sup>123</sup>

Posadu kružnog putovanja broda „Kraljica Marija“ pozdravio je sa splitske rive potpredsjednik Jadranske straže dr. Stalio. Nakon tamnomodrog Brača i medonosne Solte, slijedio je tugohrani Hvar i 15 dana putovanja. Dosta istih izletnika je bilo na kružnom putovanju i 1933. i 1934. godine. Iz raznih dijelova ondašnje „Čehoslovačke“ (njih 90, uključujući ministra dr. Šamala i predstavnike odbora tajnika dr. R. Jedličku i I. Lukšića), Francuske i ostalih, na brodu su se našli i nekadašnji ban dr. Ivo Tartalja, admiral u mirovini N. Stanković, general u mirovini i glavni tajnik Jadranske straže Dragoljub Todorčević, kapetan bojnog broda u mirovini D. Valušni, te dr. I. Belin, V. Mervar, Nevenka Mužić-Werk i S. Dokmanović (Oblasni odbor Jadranske straže iz Zagreba). Predavač bijaše tajnik Izvršnog odbora Jadranske straže dr. Ivo Rubić te izvjestitelj dr. Ilija Despot. Nakon kitnjastih otoka Mljeta i Šipana te vilovitog Pelješca, u Dubrovniku su se ukrčala 2-3 putnika. Dirigent kora (zbor) „Mladost-Balkan“ bijaše maestro Jozefović. Popodnevna predavanja bila su redovita tijekom pučinske plovidbe. U Krfu je putnike pozdravio dr. Laskaris, profesor Solunskog sveučilišta. Plovilo se prema jugoistočnoj točki otoka Leukadije (Dukatonu). Na brodu su rasonoda bile igre (triket, tenis i dr.). Predavanje o duhu stare Helade održao je dr. Ilija Despot i završio riječima Kranjčevićeve pjesme „Heronejski lav“. Nakon jutra 11. lipnja 1934. u Iteji, kolona od 70 automobila uputila se do Delfa, podnožja vilinskog brda Parnasa, iznad doline prepune maslinovih gajeva. Apolonov hram s poznatim natpisom „upoznaj samog sebe“ imao je hramski opseg od 20.000 kvadratnih metara. Ataše za tisak u Ateni, Bogdan Radica, dočekao je putnike u Delfima gdje se, po mišljenju starih Grka, nalazio „pupak zemlje“. Nakon Korintskog ili Lepantskog zaljeva na istoku, prolazili su ispred Patraskog zaljeva (otoka Itake) i bregovite, kamenite Kefalonije. U Smirnu, „grad smirni-tepiha i čuvenih, svilenih, maloazijskih šalova“, pristigli su 13. lipnja 1934. Prethodno je (dva dana prije) dr. Ivo Rubić održao predavanje „U zemlji prirodnih kontrasta i pomorskih bitaka“, a uslijedila su i druga. Nakon predavanja i večere, noć je bila upotpunjena zabavom, priredbom, pjevanjem i plesom. Tijekom prvog vokalnog koncerta „Mladostaša“ pjevane su i pjesme „Marjane, Marjane“ i „Jedan mali brodić“. U Smirni (Izmiru) je po podacima onda bilo više od 30.000 ljudi s prostora jugoistočne Europe, a tadašnji načelnik Smirne bijaše podrijetlom iz Sarajeva. Čuvar Dardanela je otok Tenedos za kojeg je Vergilije rekao: „Bogati vrlo otok dok Prijamovo gasilo se carstvo“. Potpredsjednik Jadranske straže, admiral u mirovini Stanković, održao je predavanje o bitki kod Dardanela (1915.), a dr. Ilija Despot o Carigradu.

<sup>123</sup> Ivo Rubić, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (V), *Jadranska straža*, god. XII, br. 6, Split, 1934, str. 223-228.

Ovaj svojevrsni (donekle nedovršen) vodič tiskan je kao posebna knjižica (cijena ondašnjih 10 dinara).

U Istantulu su ih 15. lipnja 1934. dočekali predsjednik Mjesnog odbora Jadranske straže g. Pejanović, generalni konzul g. Lazarević i dr. Nakon prigodnih govora, zaputili su se u povorci (više od 70 automobila) do spomenika Republike (ulicama Pere do Taksima).<sup>124</sup>

Strane tiskovine donijele su vijesti (16.-17. lipnja) o posjeti Jadranske straže, tako i carigradski dnevnik „Cumhuriyet“, dnevnik „Milliyet“, list „Zaman“, „Akşam“, „Vakit“, „Son Posta“, „La Republique“, „La Turquie“, „Le Journal D'Orient“, „Stamboul“, te (18.-20. lipnja 1934.) solunski dnevnik „Le Progres“ i solunski list „L'Independant“ te atenski „Le Messanger D'Athenes“.<sup>125</sup>

U carigradskom Starom Seraju živjelo je 25 sultana (od Muhameda II. do Abdul Medžida). Tamo su se nizale „narodne svetkovine i pokolji; nabožni obredi i nasilničke, ljubavne orgije; diplomatske spletke i ceremonijalne svečanosti. Ovdje su se sultani rađali, dizali na prijestolje, skidali, utamničavali, davili...“. Ispred glavnih vrata Bab-Humajun okupljalo se nekadašnje pučanstvo u svrhu provjere da li je kojem od državnih ili dvorskih dostojanstvenika odrubljena glava prethodne noći. Lijevo od Janičarskog dvorišta već je spomenuta crkva Sv. Irene (nekadašnja oružarnica; muzej vojničkih starina i uniforma), gdje bijahu izložene „sablje koje su presijecale pero u zraku i odrezivale nosove i uši prkosnim poslanicima stranih država“, tako i „buzdovan kojim je Muhamed II. zatukao onog oskrvnitelja vojnika koji je plijenio usprkos njegove zabrane, svodove svete Sofije“. Veliki vezir Sulejmana Veličanstvenog, Mehmed-paša Sokolović, govorio je da bi se od blaga u riznici moglo izgraditi brodovlje „sa zlatnim sidrima i srebrnim jarbolima“ dok bi sva užad i konopi bili od svile. Nijedan kršćanin (kaurin) gotovo četiri stoljeća nije smio proći kroz čuvena Bab-sedetska vrata (tzv. „vrata sreće“). Obično su vodiči, pa tako i kroz „Serajske muzeje“, znali preuveličavati stvari, otud i podatak da je jedan carski pokrivač izvezen sa „250.000 bisernih zrna“, a dragulji na nožu sultana Selima vrijedili su navodno „nekoliko milijuna dinara“. Po nekima je najdivniji Božji hram na zemlji zapravo Sv. Sofija (izgrađena 533.-537.) gdje se, navodno, iza svakog 12-og reda ciglastih pločica kupole nalazi poneka svetinja (komadići moći i dr.) koje su umetali redovnici. Za putnike s kružnog putovanja predstavnici gradske općine priredili su, u najljepšem carigradskom hotelu „Pera-Palas“, čajanku s plesom.<sup>126</sup>

U Carigradu je bilo 26 manjih i 720 većih džamija. Carigradski Pazar je „beskonačni labirint presvođenih ulica“ s više od 300 različitih prodavaonica. Carigradske zidine kriju i ruševine zloglasne kule od Sedam tornjeva (Jedi-Kule). Turski sveučilištarci priredili su u popodnevnim satima doček „Mladostašima“. Nekadašnji pomorski promet u Carigradu prije I. svjetskog rata (5.000 parobroda i 17.000 jedrenjaka) znatno je opao 1930-ih godina. Cap Hellas i Salva Bay u Dardanelima parobrod je prošao 17. lipnja 1934. na putu za Solunski zaljev. O značenju Soluna kao trgovačke luke održao je predavanje dr. Ivo Belin. U Solunu su ih 18. lipnja 1934. dočekali ex-jugoslavenski konzul Ademović, potkonzul Andrić i dr. Razgledavali su crkvu Sv. Dimitrija koja je 1917. temeljito oštećena požarom te neki crkvu Dvanaest apostola (XI. st.) i Sv. Sofiju, predložak za onu u Carigradu. Za razliku od Smirne i Carigrada, Solun je vrvio od besposlenih i siromašnih prosjaka. Na putovanju do Atene nastupilo je pogoršanje vremena te je odgođena i „Čehoslovačka večer“ (održana 21. lipnja 1934.). More je do neprepoznatljivosti izmučilo atašea za tisak u Ateni g. Bogdana Radicu. Prvi tajnik ex-jugoslavenskog poslanstva u Ateni, g. Petrović, dočeka ih je u luci Faleron 19. lipnja 1934. kad je uvečer u Zapionu priređen svečani doček i razgledavanje velike grčke izložbe. Klasična akropola i božanski Parthenon su, zapravo, klasični ciljevi turista. Periklo je na prigovor skupštine zbog trošenja velikih

<sup>124</sup> Ilija Despot, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 314-322. U Carigradu je tada od 2.000 ljudi iz ex-Kraljevine Jugoslavije čak 1/3 bila iz Dubrovnika i Kotora. Vidi: Petar Vlašić, Među Dubrovčanima i Kotoranima u Carigradu, Sa puta u Svetu Zemlju, *Narodna svijest*, god. XVI, br. 20, (16. V. 1934.), Dubrovnik, 1934, str. 4.

<sup>125</sup> Strana štampa o propagandističkom putovanju Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 322.

<sup>126</sup> Ilija Despot, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 9, Split, 1934, str. 365-368.

iznosa novca „na kamenje“ (Akropolu) odgovorio da „novac ulaže na vječne kamate“. Na dan Jadranske straže (22. lipnja 1934.) dr. Ivo Rubić održao je predavanje o zadatku i ciljevima Jadranske straže, a Bokelj Ivo Mirković govor o Boki u koju su uplovili 23. lipnja 1934. Osim majstorskog serviranja večere u čast Jadranske straže, treba spomenuti i veliki bijeli pladanj s raskriljenim fazanom i cvijetom u kljunu, a desert (poslasticu) donijelo je 40 u bijelo odjevenih konobara te su se na tanjurima našle „smokve, praske, kruške, itd., pored voćaka opet ledeno zvono i u zvonu svjetiljka; a to nisu bile voćke nego sladoledi, različite vrste i oblika!“ Zapovjedniku broda kap. Šimunkoviću Jadranska straža darovala je zlatno naliv-pero, a „Čehoslovaci“ (Česi i Slovaci) kristalnu vazu s ugraviranom „Kraljicom Marijom“, na jednoj, i kapetanovom rodnom kućom u Orebiću, na drugoj strani. Marija Kešeljević-Mihajlović održala je violinom nekoliko glazbenih, a Maca Mesler nekoliko šaljivo-satiričnih točki (imitiranja putnika). Nakon večere uslijedio je krabuljni ples, „izložba pidžama“ te čitanje šaljivih novina koje je skoro sve sastavio i čitao predvodnik pjevača „Mladost-Balkan“ g. Bakašun. Novi članovi (utemeljitelji i dobrotvori) Jadranske straže bili su dobrotvor Maurice Rubeix iz Zagreba te utemeljitelji kap. Račić, Leon Tobolsky iz Zagreba i Jovan Jarolimek iz Beograda. U bokeljskoj crkvi Sv. Tripuna, koju su posjetili, punih 40 godina bio je biskup Učelini. Iz Boke je za zainteresirane bio organiziran izlet na Cetinje. U Dubrovniku su posjetili samostan Male Braće, palaču Skočibuha i Dubrovački arhiv. Predsjedniku Jadranske straže dr. Ivu Tartalji je 24. lipnja (Sv. Ivan) bio imendan pa na svečanu večeru iznenađenja i zdravica jedini on nije došao u smokingu. Pozdravljena je i supruga Eleonora Tartalja te su pozdravne govore uputili i ing. Loskot u ime izletnika iz Slovenije, g. Tolentino u ime Dubrovčana, u ime tiska na brodu dr. Despot, poslanik dr. Kešeljević i dr. U Split su stigli 24. lipnja 1934. godine.<sup>127</sup>

Putovanje parobrodom „Morava“ (teretnim parobrodom „Oceanije“) tog doba također je bilo svojevrsno kružno putovanje „bez prethodnih priprema“ i znanstvenih „ili turističkih pomagala“ (bedekera, tiskanih vodiča na putovanjima) nakon kojih je ostao spontani zapis. Tri-četiri suputnika, pristojna putnička kabina i relativno dobra hrana bila je suprotnost stvarnosti na velikim transatlanticima gdje se ljudi nisu odricali zabave (tenis, vaterpolo), tiskanih (brodskih) novina, večernjih slušanja radija ili gledanja kinematografskih predstava. Na poledini tramvajskih karti u Marseilleu još tada su tiskane razne mudre izreke (npr. Voltairea). Zavjetna crkva Notre Dame de la Garde nalazi se na brežuljku blizu Marseillea te su se mogle vidjeti slike i modeli brodova, kutera, podmornica i zrakoplova. Za paljenje i izgaranje svijeća predviđena je posebna prostorija uz posebnu ventilaciju tako da je „i sama pobožnost racionalizirana“. Brod je u Barceloni trebao iskrcati veliku količinu jaja koja su tada prvi put poslana iz ondašnje Jugoslavije u Španjolsku, a razložno bijaše pitanje da li je u tijeku ili pripremi kakav štrajk (npr. lučkih radnika). Zanimljivo je spomenuti da su u Španjolskoj već 1933/34. predstave u kazalištu i revije započinjale u 22 sata, plesovi poslije ponoći te su se neki barovi otvarali tek u 04 sata ujutro. U Valenciji kino dvorane bijahu na prvi pogled luksuzne, ali uz razvidnu nesolidnost dekoracija („karton i loša štukatura“). Čistači cipela koji su obilazili i zatvorene lokale čak su i mijenjali pete („Palma“-potplate *stante pede*). Gotovo na svakom koraku mogli su se vidjeti prosjaci, glazbenici i prodavači srećaka. Na brodu za Cataniju i (lokalnim prijevozom brodovima) za Maltu krcali su naranče 5. svibnja. Prvi znak krize u tadašnjoj Španjolskoj je bilo upravo pitanje naranača koje je prerastalo u glavni problem o kojem se raspravljalo u parlamentu, po novinama i općinskim vijećima. Narudžbe iz Engleske su izostale, a zrele naranče ostajale su na plantažama. Blagajnik jednog varijetskog kazališta u Alžiru (arapski dio Kazba) pokušao je prevariti kupca žetona za 10 franaka. Dvojica Engleza su na obali oko 02 sata tražili policiju i psovali jer su im ukrali kapute u tzv. „Malenom Parizu“ (kako su zvali Alžir). Tako „Alžir nije europeizirana Afrika već zapravo afrikanizirana Europa“. Sirotinja se polunaga i nečista vukla po ulicama, bogatiji

<sup>127</sup> Ilija Despot, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 10, Split, 1934, str. 416-423.

slojevi hodali su u dugoj bijeloj odjeći s visokim turbanima na glavama „i s čitavim nizom vrpca francuskih ordena na grudima“. Gotovo da nisu pripadali „istoj rasi“ jer su „neobično finom i ozbiljnom fizionomijom odskakali od fukare“. U crnosivoj Cataniji su naišli na potopljena trupla brodova u luci, a ulice bijahu „popločane lavom“ od koje su se gradila „pristaništa i kuće“ te se ispod glavnog trga nalaze hodnici i pozornica rimskog amfiteatra. Dolazak u Dubrovnik 12. svibnja ujedno je značio i pohodeenje prvog čistog i uređenog grada te također čistog tramvaja u kojeg je čovjek mogao sjesti bez bojazni od onečišćenja odijela. Pisac kratkog putopisa upozorava buduća pokoljenja na opominjući natpis s tvrđave Lovrijenac u Dubrovniku: „Non bene pro toto libertas venditur auro“ („Sloboda se ne prodaje ni za sva blaga na svijetu“) i hrvatski narod „koji svoje energije troši u viteškim igrama kao što su alka i moreška“ (za razliku od španjolske koride).<sup>128</sup>

Putovanje Jadranske straže u Grčku i Egipat parobrodom „Kraljica Marija“ 1935. bilo je organizirano pod istim materijalnim uvjetima kao i ono iz 1934. godine (cijene I.-VI. kategorije - 3.400-6.700 dinara).<sup>129</sup> Putovanje (u Egipat) bilo je predviđeno tijekom ljetnih praznika (odmora) na zahtjev većine dotadašnjih putnika, uz iste cijene za putnike. Detaljni prospekti mogli su se dobiti u Izvršnom odboru i svim odborima Jadranske straže u ex-Kraljevini Jugoslaviji.<sup>130</sup>

U svrhu ukraja novih putnika, parobrod „Kraljica Marija“ zaustavio se sat vremena između Dubrovnika i Lokruma. Brod je dobio ime po supruzi kralja Aleksandra, Mariji, a ona je odlučila izgraditi ljetnikovac za kralja Petra II. i prinčeve u Budvi. Inače je brod „Kraljica Marija“ bio na višemjesečnom remontu (u doku). Pred zaljevom Valone nazirao se otok Saseno i obrisi Keraunskog gorja najavljujući Otrantska vrata. Za sedam Jonskih otoka (Heptanesos) stari su Grci rekli da „kao sedam sestara iz priča, vodeći kolo s brojnim manjim otočićima i školjevima, promišljeno brane Heladu“, što je dodatno ovjekovječeno mitovima i bogatom poviješću. Na rtu Akcija je 32-31. pr. n. e. Oktavijan pobijedio Antonija, nešto ispred je otok Leukadija (Santa Maura), slijedio je peloponeški Patras, Korintski zaljev „na dva mora“, Lepantski poznat po posljednjoj večoj bitki veslarki 1571. godine (današnji Naupaktos), ali 1935. brod nije pohodilo te zaljeve, već je preko Zakinta („cvijeta Levanta“) krenuo prema Katakolonu (luci grada Pyrgosa koji je glavni grad provincije Elide). U Olympiji su se, u čast boga Zeusa, održavale svečane igre (od 776. pr. n. e.). Pobjednik na igrama je imao pravo postaviti spomenik u svetom gaju Altisu, nekad prepunom zavjetnih kipova, od kojeg je između padina Kronosova brežuljka bilo 12 riznica (12 malih grčkih državica). U Olympiji je „otac povijesti“ Herodot čitao svoje radove koji su oduševili Tukidida, Temistoklo je bio posebno pobjedonosno prihvaćen nakon Salaminske bitke, kao filozof proslavio se Platon, a Fidija, Poliket i kasnije Praksitel tamo su izlagali svoje iznimne umjetničke uratke. Nijemci su u Olympiji otkrili 40 hramova, otkopali 130 skulptura, 13.000 brončanih likova, 6.000 komada novca, 400 natpisa, tisuće vaza i dr. Na zavoju Peloponeza (Mesenije) je grad Kyparisija (u blizini Apolonova hrama), a južnije je kupalište Maratos, potom slijedi Navarin pa je plovidba bila južnije od Mesenskog zaljeva prema rtu Matapanu, do sjevernog rta otoka Kitere. Otud preko rta Maleje put vodi do Pireja, najpoznatije luke Atike.<sup>131</sup>

Atika inkorporira Atenu (50-100 m nadmorske visine), a brod je plovio do atenskog Pireja, najveće trgovačke luke Grčke. Nakon I. svjetskog rata „Atička rivijera“ doživjela je svojevrstni procvat (središte Faleron). Nova Atena je važna u smislu praktičnog života i znatno je veća (središnji trg Omonoia), a ona znanstvena i umjetnička komponenta određena je manjom, starom Atenom. Amerikanci su upravo tih godina otkopavali

<sup>128</sup> V. Majhsner, Po Sredozemnom moru bez Bedekera, *Jadranska straža*, god. XII, br. 3, Split, 1934, str. 106-108, 110-111.

<sup>129</sup> Putovanje Jadranske straže u Grčku i Egipat, Propagandističko putovanje parobrodom „Kraljica Marija“ 30. VI - 16. VII, (Program putovanja, cijene mjesta i kratki opis putovanja), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 3, Split, 1935, str. 114.

<sup>130</sup> Putovanje Jadranske straže u Egipat, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 3, Split, 1935, str. 115.

<sup>131</sup> I. R. [Ivo Rubčić], Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30. juna - 16. jula 1935 [I], *Jadranska straža*, god. XIII, br. 4, Split, 1935, str. 137-140.

velike površine „agore“, a Nijemci su radili na Kerameikosu. U kući poznatog arheologa Heinricha Schliemannna bile su „32 dvorane pune starina“. Izleti su bili organizirani prema Daphnima (7 km) i Eleusisu (Eleuzini, 22 km), te Maratonu (42 km). Nešto dalje od Pentelika (poznati mramor) su mjesta Spata (grobovi u pećinama), Vurvu (nekropola) i Soros (grob atenskih junaka). Plovidba je vodila do otoka Krete (grč. Kriti, tur. Kırid, tal. Candia), gdje je još uvijek bilo krvne osvete, a tijekom grčkog, rimskog i dijelom bizantskog doba bio je gnijezdo gusara. Megalokastron (stara Herakleja, Herakl(e)ion, Iraklion, tal. Candia) slijedi nakon 16 sati vožnje, a glavni grad iz (pred)mikenskog doba je Knossos (na padinama brežuljka i ponad rječice Kaeratos) kojeg je iskapao arheolog Sir Arthur Evans. Otud je do Sueskog kanala po nekima trebalo 24 sata plovidbe.<sup>132</sup>

Putnicima je bila neizostavna razonoda na palubi, sunčanje, kupanje, večernje sieste, ples i dr. Na putovanju su susreli tada nedavno nabavljen brod „Princesa Olga“ (Jugoslavenski Lloyd, linija Egipat-Jadran). U Port-Saidu ih je dočekaio povjerenik Jadranske straže Dalmatinac g. Vilović. Putnici su bacali dinare koje su ustima dočekivali golišavi Arapi okruživši brod i plivajući „u prljavoj lučkoj vodi, punoj nafte i otpadaka“. Putnici su pili osvježavajuće piće (limunadu od majušnog „egipatskog citriona koji miriše na borovu smolu“). Tijekom cijelog boravka u Egiptu najviše se mogla čuti riječ „bakšiš“, čak i od gradskog, državnog redara u Aleksandriji. Putnici su se vozili uz Sueski kanal od Port-Saida do Ismailije. Pijesak se uspio probiti do oznojenih lica u vagonima iako su prozori bili dobro zatvoreni. Nekadašnje svete ptice Ibise bilo je zabranjeno ubijati jer su jeli crve koji su uništivači egipatske ljetine. Sela starosjedilaca sličila su „na otkopane grobnice golemih sarkofaga“ zbog kuća od blata, bez krovova i prozora. Nakon tropski bujnog Zagaziga, slijedili su Benhi i Kairo. Na postaji u Kairu ih je dočekala grupa kolonije iz ex-Kraljevine Jugoslavije i tajnik poslanstva g. Radojević. Inače je u Kairu tada bilo oko 5.000 Slovenaca, slovenske časne sestre, nešto Dalmatinaca, a makedonska braća Isajević iz Tetova imali su sladoledarnicu i prodavaonicu boze (kiselkastog pića od više-manje žita, kukuruza, riže i vode). Agencija Morgentour's iz Egipta organizirala je čitav boravak putnika u Kairu. Pisac Vladimir Nazor je htio što prije vidjeti Nil i provozati se na svetoj rijeci, neki pak otkriti čari „tisuću i jedne noći“ ili vidjeti prizor piramida na mjesecini „kako plivaju u moru zelenkaste pučine pijeska“. Za to doba godine uobičajene su (jutarnje) naoblake jer tada počinje „nadolaziti Nil“, ali bez kišnih posljedica, iako su jutro svježija, a dani prevrući, ipak manje zbog tog nadolaska Nila koji donosi sobom hladnije struje iz Abesinskih (Etiopskih) planina. Putnici su obišli Memfis, Sakkaru, Narodni muzej u Kairu i prošli put asfaltirane avenije Gizeha i okolice gdje su bogataške vile i strana (vele)poslanstva. Heliopolis bijaše lijepo i bujnim raslinjem protkano odmaralište kairskih milijunaša. Od podnožja stubaste Zoserove (Djoserove) piramide automobili nisu mogli dalje zbog pijeska. Onda stupaju na scenu iznajmljivači deva i magaraca, kao uporne „čavke“ iznimno skupih usluga. Ispod podnožja piramida opet su stoički čekale deve, ovaj put unaprijed rezervirane. General Pavlović i dr. Kosanović zadali su devama ritam ubrzanog kasa. Nekoliko avanturista ušlo je čak u Keopsovu piramidu koja je iziskivala čučanje i znojenje lica „u potocima“, a drugi se se popeli na piramidin vrh. Narodni muzej u Kairu jedan je od najljepših na svijetu i tamo su nalazi (pune četiri velike dvorane) iz čuvene grobnice Tut-Ankh-Amone iz nalazišta u Gornjem Egiptu. Tijekom trodnevnog boravka u Kairu posjetili su sveučilište „El Khazar“ (17.000 učenika iz svih dijelova svijeta) i ex-Kraljevine Jugoslavije). Bogdan Kosanović je bio sretan kad su mu rekli da se „osim medicine“ tu proučavaju „sve znanosti na svijetu“. Na trgovačkom bazaru prodavali su se originalni egipatski uratci ukoliko nisu bili iz Manchestera ili Hamburga (danas bi rekli: iz Kine). Domorođački (starosjedilački) Kairo imao je „beskrajne, krivudave uličice, pune krčmi, igraonica, prodavaonica duhana i prostitutskih radnji“, a vrućinom poluobnažene, napiturne, ružne i krezube, vremenom

<sup>132</sup> Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 (II.), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 5, Split, 1935, str. 181-184.

radirane prostitutke više su odbijale nego privlačile potencijalne klijente. Zbog učestalog traženja bakšiša i pljačkanja, vodič je uzео „tjelesnu gardu“ (šest Arapa) koji su putnike pratili sa strane. Moderni, europski Kairo odudaraо je ljepotom i luksuznošću (posjetili su mondeni bar Kit-Kat, arapsku Badiju). Zajedničkom banketu u restoranu Kursaal nazočili su diplomatski predstavnici ex-Kraljevine Jugoslavije i Čehoslovačke, te predstavnici egipatskog tiska (njih 15).

Posjet je opisan u listovima „La Bourse Egyptienne“, „La Phare Egyptien“, „The Egyptian Gazette“, te arapskim listovima „Al Ahram“, „Rose el Josef“ i grčkom „Kairon“. U tradicionalnim slovenskim košuljama na putovanju je sudjelovao i Akademski pevski zbor iz Ljubljane. Prava okupacija i navala prodaje svakakvih stvari (od maraka i dopisnica do pratnje u sumnjive lokale) čekala je onoga tko bi izišao iz hotela. U hotelu „National“ Niko Bartulović susreo je bugarsku pjesnikinju Janu Jazovu koju je upoznaо s Vladimirom Nazorom. Putnici su automobilom jurili uzduž beskrajne morske obale Aleksandrije (tzv. Corniche) i luksuznog kupališta Stanley-Bay. U Egiptu su dame bile „bijele“ jer je svaka Arapkinja bila „crna“, misleći pritom na status opaljenosti suncem. Gomila svakakvih prodavača priljubila se uz „Kraljicu Mariju“ koja je pristala uz gat u luci Aleksandrije. Piloti su brod u večernjim satima otpratili iz luke prolazeći pokraj čuda starog svijeta Aleksandrijskog svjetionika (spomenutog u drami G. B. Shawa „Cezar i Kleopatra“). U posljednjih tri dana i četiri noći Sredozemlja pjesnik Vladimir Nazor održao je predavanje o ženi u starom Egiptu i Grčkoj. Dvije oproštajne večeri bile su kapetanova (Captain's dinner), nakon koje je kor ljubljanskih studenata održao koncert, te oproštajna (Dinner d'adieu). Za organizaciju putovanja zaslužni su bili Otokar Lahman i dr. Nenad Ožanić, a dr. Juro Adlešić zahvalio se u ime Slovenaca. Također je organiziran i „Dan Jadranske straže“ (govori g. Todorčevića i pjesnika dr. Ilije Despota), a uvečer je upriličeno svečano spuštanje ondašnje čehoslovačke zastave na prednjem jarbolu i na krmi. Ponovno su mimoišli brod „Princesa Olga“ na povratku iz Jadrana za Egipat. Nakon Boke (15. srpnja 1935.) u Dubrovnik su stigli po južini (jugu, šiloku) gdje ih je dočekaо predsjednik Oblasnog odbora Jadranske straže u Dubrovniku g. D. Bašić, te su se prošetali do Gruža i Lapada. Vladimir Nazor je tijekom daljnjeg putovanja Splitskim vratima (između Brača i Šolte) promatraо zvonike rodnog Bobovišća, a Niko Bartulović je tražio obrise Hvara i Starigrada. U Splitu su ih dočekali članovi Izvršnog odbora i zastupnik predsjednika Jadranske straže g. B. Stipanović.<sup>133</sup>

U srpnju 1935. kružno putovanje Jadranske straže brodom „Kraljica Marija“ od Krete do Port-Saida trajalo je gotovo dva dana (44 sata). Grga Novak je konstatirao da tada nije bilo velegrada na svijetu koji je imao toliko beskućnika kao Kairo, osobito djece (oko 30.000).<sup>134</sup> Tada se (1933./1934.) svuda opažalo da je „vrijednost čovjeka manja nego u Europi“, a prostitucija je (u pogledu zdravstvenih prilika) zadavala veliku brigu. Svaki pristanak broda iskoristila bi društva za promet stranaca u svoje svrhe, tako je na sličnom ranijem putovanju pristanak u Port-Saidu značio i poziv na izlet u Kairo za 56 forinti. Vodiči su ostavljali dojam kao da nisu imali namjeru pokazivati znamenitosti, već uesti čovjeka u kakvu egipatsku trgovinu gdje bi imali dio zarade.<sup>135</sup> Vladimir Nazor je zapisao

<sup>133</sup> Niko Bartulović, *Morem u svet, Ovogodišnje putovanje Jadranske straže u Grčku i Egipat, Jadranska straža*, god. XIII, br. 10, Split, 1935, str. 415-423.

<sup>134</sup> Grga Novak, *Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 (III), Jadranska straža*, god. XIII, br. 6, Split, 1935, str. 233-234. Brodovi su uobičajeno uzimali ugljen u Port-Saidu (koji je dobio ime po nekadašnjem vlasniku Said-paši), te u svrhu plaćanja takse prijevoza kanalom. Iz Port-Saida su izletnici parobrodom stizali u Aleksandriju, a iz Kaira dolazili vlakom. Vidi: *Propagandističko putovanje Jadranske straže parobrodom „Kraljica Marija“ u Grčku i Egipat 30. VI. - 16. VII. [ca 1935.]*, (Prospekt), Nacionalna i sveučilišna knjižnica (NSK) Zagreb, Kartografska zbirka, Sign. X-J-G-84.

<sup>135</sup> Andrija Štampar, *Dnevnik s putovanja 1931-1938.*, (Priredili i uredili: Željko Dugac - Marko Pećina), HAZU - Škola narodnog zdravlja „Andrija Štampar“ Medicinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu - Srednja Europa, Zagreb, 2008, str. 153-155, 167.



svoje osobno viđenje putovanja brodom, pa je o skorašnjem dolasku u Atenu zabilježio: „Putnici se okupaše u basenu na prednjem dijelu palube br. 1. Dame su i gospođice svukle šarene pidžame, metnule danas na se svoju već treću toaletu, obukle odijelo u kome se na tako otmjenom brodu uživaju u zajedničkoj blagovaonici delikatne slasti francuske kuhinje (čak i naša plebejska tunjevina dolazi na stol bez ijedne košćice, smrvljena i pasirana, u formi torte od čokolade)<sup>136</sup> Na povratku u domovinu ublažila se francuska kuhinja: „Tunjevina (torte du thon adriatique) dolazi sada na stol rezana u kriške, pečena na 'gradelama', s pomodrenim dračama i s ružičastom koricom. Omelettes à la Madame Pompadour sad su - na veselje pana R. - prave palačinke; a čevapčići - prvašnji Oisillons du porceau et boeuf - pečeni su doista 'sur le grill' pa slavnije pjevaju<sup>137</sup>. U pjesmama „Putne kronike“ (1935.) veli: „...Dok močvaru u sebi nosim gnjilu, / Kako da u me uđe bistar val?...“ („Na palubi“, U Otrantskom tijesnu); „...Hram Nikin, bijel iznad prve tmine, / Sja kao boštvo što odbija mrak.“ („Na Akropoli“). O Starom Memfisu pak kaže: „... Gdje još krokodil svetim Nilom roni, / I svjež još stoji farauna trag. ...“ („U pustinji“), te završava: „...Kad se kry mi stiša, / U njima gledat tog ću ljeta sne.“ („Darovi“).<sup>138</sup>

Preuređeni brod „Štromajer“ [Strossmayer] (47 kabina) obavio je 1936. godine 14 putovanja u organizaciji Središnjice ribarskih zadruga iz Splita. Sljedeće godine putovanja su zamišljena na relaciji od Splita do Sušaka te od Splita do Ulcinja i natrag.<sup>139</sup>

## SUDBINA BRODOVA JUGOSLAVENSKOG LLOYDA ZA KRUŽNA PUTOVANJA

U Škotskoj je g. Božo Banac imao snažne veze s Royal Bank of Scotland, a građane Glasgowa smatrao je poslovno uspješnim kao što su to i Dubrovčani. Braćanin Frano Petrinović pružio je pomoć Bancu u svrhu nagovora Baburice za otvaranjem svog ureda za prodaju salitre u Londonu, te zajedno s Mihanovićem osnovati Jugoslavensko-amerikansku plovidbu pa je tako Banac kasnije postao glavni upravitelj brodova Jugoslavenskog Lloyda i „manjinski dioničar novog društva s ogromnim dugom londonskoj filijali Baburice“ koji je 1937. ponovno dobio financijsku pomoć Royal Bank of Scotland čime je „Jugoslavenski Lloyd uspio otplatiti teški stari dug Baburičinoj firmi“.<sup>140</sup> Jugoslavenski Lloyd a. d. (Split) nastao je 1. siječnja 1929. godine spajanjem Atlantske plovidbe „Ivo Račić“ i „Jugoslavensko-amerikanske plovidbe“, a sama Uprava društva bila je u Zagrebu. Božo Banac iz Dubrovnika bio je generalni direktor, a društvo je imalo luksuzne parobrode „Kraljica Marija“, „Princesa Olga“ i jahtu „Tiha“. Uoči II. svjetskog rata to dioničko društvo kupilo je hotel „Excelsior“ u Dubrovniku. „Ukaz“ Predsjedništva prezidijuma Narodne skupštine FNRJ donio je, početkom prosinca 1946., i popis pomorskih društava smatranih poduzećima „općedržavnog značaja“ u koje je ulazio i Jugoslavenski Lloyd a. d. iz Splita (koji je imao dosta dioničara iz Dubrovnika), a tada je donesen i „Zakon o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća“ kojim su ona smatrana „društvenim vlasništvo“.<sup>141</sup> Brodovi „Kraljica Marija“ (10.226 BRT) i „Princesa Olga“ (8.480 BRT) Jugoslavenskog

<sup>136</sup> Vladimir Nazor (1876-1949), Od Splita do piramida, u knjizi: *Hrvatski putopis od XVI. stoljeća do danas, Antologijski izbor*, (Izabrao i priredio: Dubravko Horvatić), „K. Krešimir“, Zagreb, 2002, str. 393-394; Vladimir Nazor, II, (Putopis, Od Splita do piramida), *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, 78, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1965, str. 268.

<sup>137</sup> Vladimir Nazor, II, (Putopis, Od Splita do piramida), *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, 78, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1965, str. 316.

<sup>138</sup> Vladimir Nazor, I, (Pjesme, Putna kronika), *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, 77, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1965, str. 223, 226, 228, 230.

<sup>139</sup> Dušan M. Božović, Dvanaest-dnevno krstarenje po južnom Jadranu, *Jadranska straža*, god. XV, br. 3, Split, 1937, str. 108.

<sup>140</sup> Vane Ivanović, (Božo Banac, moj život u Engleskoj i šegrtovanje u brodarstvu; Tridesete godine), u knjizi: *Drugo zvono*, vlast. nakl., Tiskara Puljko, Znanje, Zagreb, 1993, str. 56-57, 60, 66.

<sup>141</sup> Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Grada za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 20, Zagreb, 1984, str. 266-267, 293.

Lloyda (Split) prodani su inozemstvu tijekom II. svjetskog rata, 1940. godine.<sup>142</sup> P/b „Kraljica Marija“ je prodan 22. svibnja 1940. Francuzima, plovio je ponovno do Južne Amerike (pod imenom „Savoie“ Compagnie Générale Transatlantique) te je u ratu uništen u luci Casablanca (Maroko) 8. studenog 1942. tijekom američkog (savezničkog) iskrcavanja na sjevernoafričku obalu. P/b „Princesa Olga“ prodan je 21. ožujka 1940. Portugalcima (novo ime „Serpa Pinto“) za održavanje redovite putničke linije između Portugala (Lisabona), afričkih i južnoameričkih luka (od 4. kolovoza 1940.). Nakon II. svjetskog rata plovio je do New Yorka, Baltimorea i Philadelphije. Na putovanju iz Brazila u Portugal u kolovozu 1948. pokvario mu se motor pa je dovučen u matično пристаниšte. Kasnije je obavljao putovanja za Srednju i Južnu Ameriku, Havanu i Kubu, a iz Lisabona je 6. rujna 1955. otplovio u belgijsko brodogradilište na rezanje.<sup>143</sup> Od svečanog krštenja p/b „Kraljica Marija“ u Splitu 7. ožujka 1931. praćenog pucnjima topova, lepršanjem trobojnica i zvonjavom zvona<sup>144</sup> pa do konačnog nepompozno kraja, svi brodovi praćeni su zaštitnim znakom sjećanja i prepoznavanja na moru ili kopnu svaki put kada takav brod vidimo na pučini ili u muzeju.

Na sjednici Općeg odjeljenja Jadranske straže 23. listopada 1933. izražena je zahvala upravi Jugoslavenskog Lloyd koja je u „trajnu pohranu“ muzeju Jadranske straže (u Splitu) dala „prekrasni i skupocjeni model“ parobroda „Kraljica Marija“ u tadašnjoj vrijednosti više stotina tisuća (dinar), a istu odluku donio je i inž. Razmilović u svezi cijele serije modela jedinica ratne mornarice koje su bile na izložbi po ondašnjoj ex-Jugoslaviji.<sup>145</sup>

Na Jadranu su parobrodi obalne plovidbe još oko 1905. godine doticali samo gradove i važnije gradiće, a ostali promet osoba i roba obavljao se jedrenjacima. Jamčene državne subvencije oko 1925. u ugovorima parobrodarskih društava i države značile su i renoviranje starih i nabavu novih luksuznih parobroda.<sup>146</sup> Prožimanje ulaganja u ljude i prirodu oduvijek je bilo dugoročno isplativo u (o)cijeni napretka. Cijela priroda (Sredozemlja) koja nas okružuje zapravo je slikopis memorije koja se transformira u pregnuće pretakanja sjećanja (i) fizičkog bića u to naizgledno (plavo) bespuće.

## LITERATURA

1. Alfirević Frano, More, u knjizi: *Izabrana djela*, Matica hrvatska, Zagreb, 2002, str. 169.
2. Alfirević Frano, More, u knjizi: *Odabrane pjesme i proza Frana Alfirevića, U povodu 50-te obljetnice od njegove smrti i postavljanja biste na otoku Gospe od Škrpjela*, Izdavači: Hrvatsko građansko društvo Crne Gore (Kotor) - Nacionalna zajednica Crnogoraca Hrvatske (Zagreb), Kotor, 2006, str. 151, 153.
3. Alfirević Silvije, „Jadranska straža“ i naše pomorstvo, *Dubrovački zabavnik*, 1928, (Kalendar Knjižare i štamparije „Jadran“), Dubrovnik, 1927-1928, str. 85.
4. Altarac Jacques, Izlet Sredozemnim morem, *Svijet*, god. VIII, knj. XVI, br. 5, (29. VII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 96, 102.
5. Andrić Aleksandar, *Pomorstvo kroz vjekove, (Od splavi do atomske podmornice)*, Matica hrvatska, Zagreb, 1953, str. 149, 151.

<sup>142</sup> *Pomorski godišnjak za godine 1941 - 1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Štamparija „Rad“, Beograd, 1952, str. 212; Miho Domijan, Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 272.

<sup>143</sup> Ivo Šišević, Naša trgovačka mornarica za vrijeme II svjetskog rata, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962, str. 812. „Princesa Olgi“ su 1919. pogon preuredili na naftu. Vidi: Mitja Lamut, *Potniške ladje na razglednicah*, Medias International, Ljubljana, 2003, str. 185, 279. Za portugalsku Companhia Colonial de Navegação brod „Serpa Pinto“ plovio je od 1940. do 1955. godine. Vidi: [www.simplonpc.co.uk/Portugal\\_Colonial.html](http://www.simplonpc.co.uk/Portugal_Colonial.html).

<sup>144</sup> Podmladak Jadranske straže na djelu, Važnost mora, *Podmladak Jadranske straže*, (Mjesečna revija), god. I, br. 1, (Studen), Split, 1933, str. 16. Ovo predavanje je članovima Podmlatka Jadranske straže pri Ženskoj zanatskoj školi u Splitu održala Tonka Fabijanac.

<sup>145</sup> Unutarnji rad I. o. [Izvršnog odbora Jadranske straže], *Jadranska straža*, god. XI, br. 12, Split, 1933, str. 508.

<sup>146</sup> Ivan Bonačić, Obalna plovidba i turizam, *Pomorski Lloyd*, (Stručni časopis za sve grane pomorstva), god. I, br. 2, (Listopad), Beograd, 1935, str. 3.

6. Antić Vinko, Pomorstvo i naš turizam, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962, str. 1032.
7. BA-M-BA, Putovanje njihovih veličanstava kralja i kraljice sa Kr. brodom „Dubrovnik“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 437.
8. Baras Frano, *Jadranska straža*, u knjizi: *Jadranom i oceanima*, Matica hrvatska, Zagreb, 2008, str. 84.
9. Bartulović Niko, Sa Jadranskom stražom po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 294-302, 304, 307-311, 313-318, 320-321.
10. Bartulović Niko, Kraljev put od Crnoga do Jadranskog mora, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 435.
11. Bartulović Niko, Zbliženje sa Bugarskom i Jadran, *Jadranska straža*, god. XII, br. 2, Split, 1934, str. 45-46.
12. Bartulović Niko, Morem u svet, Ovogodišnje putovanje Jadranske straže u Grčku i Egipat, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 10, Split, 1935, str. 415-423.
13. Batchelor John - Christopher Chant, *The Complete Encyclopedia of Steamships, Merchant Steamships 1798-2006*, Rebo Publishers, Lisse - Dorset, 2007, str. 267, 282, 285.
14. Bego Marin, *Niz našu obalu*, Izdanje Hrvatskog izdavačkog bibliografskog zavoda, Zagreb, 1944, str. 88, 95.
15. Besplatne parobrodarske karte za Jadransku stražu, *Jadranska straža*, god. II, br. 4, Split, 1924, str. 101.
16. Bonaći Ivan, Obalna plovidba i turizam, *Pomorski Lloyd*, (Stručni časopis za sve grane pomorstva), god. I, br. 2, (Listopad), Beograd, 1935, str. 3.
17. Božović Dušan M., Dvanaest-dnevno krstarenje po južnom Jadranu, *Jadranska straža*, god. XV, br. 3, Split, 1937, str. 108.
18. Bukilica G., Jugoslaveni u Carigradu, *Svijet*, god. IX, knj. XVIII, br. 12, (15. IX. 1934.), Zagreb, 1934, str. 229.
19. Car Emin Viktor, Autobiografija, u knjizi: *Hrvatski putopis od XVI. stoljeća do danas, Antologijski izbor*, (Izabrao i priredio: Dubravko Horvatić), „K. Krešimir“, Zagreb, 2002, str. 314.
20. Čović Bože, Politika obmana i nasilja, u knjizi: *Izvori velikosrpske agresije*, August Česarec - Školska knjiga, Zagreb, 1991, str. 15, 30-31.
21. Čović Bože, Policy of Deceits and Violence, u knjizi: *Roots of Serbian Aggression*, Centar za strane jezike - AGM, Zagreb, 1993, str. 15, 32.
22. Dabinović Tihomir, Trst i naši pomorci, *Pomorstvo*, god. IX, br. 3, Rijeka, 1954, str. 136.
23. Despot Ilija, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 314-322.
24. Despot Ilija, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 9, Split, 1934, str. 365-368.
25. Despot Ilija, Sa Jadranskom stražom po blizom Orijentu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 10, Split, 1934, str. 416-423.
26. D. G., Prilikom stogodišnjice osnutka Austrij. Lloyda, *Jadranska straža*, god. XV, br. 8, Split, 1937, str. 347.
27. Domijan Miho, Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 272.
28. Dragan Gordana, U očekivanju stote, Petar Petrić (97), najstariji kapetan duge plovidbe u Hrvatskoj i rijetki svjedok slavni dana putničkih brodova 'Kraljica Marija' i 'Princeza Olga', 'Kao oficir brinuo sam o princezama i prinčevima', *Slobodna Dalmacija*, god. LXVIII, br. 21501, (utorak, 28. XII. 2010.), Split, 2010, str. 11.
29. II. putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 229-230.

30. Egipat! Ovogodišnje putovanje Jadranske straže u julu (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 6, Split, 1935, naslovnica.
31. Fijo Oliver, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Djela, knj. II, Institut JAZU u Zadru, Zadar, 1962, str. 143, 150.
32. Gržina Hrvoje, Negativi u zbirka fotografija - povijest, identifikacija, obrada i zaštita, *Arhivski vjesnik*, god. LIII, Zagreb, 2010, str. 68.
33. Hlevnjak Branka, Ljudevit Griesbach, *Lijepa naša - 1927.-1940.*, Zagreb '94, (Fotografski bijenale), Umjetnički paviljon, Galerija „Spot“ Fotokluba Zagreb, (25. 11. - 11. 12. 1994.), Zagreb, 1994, (str. 4).
34. Hlevnjak Branka, *Ljudevit Griesbach, Fotograf moderne*, Hrvatski fotosavez, Zagreb, 1997, str. 24, 32, 115.
35. Ireland Bernard, *The History of Ships*, Bounty Books (Octopus Publishing Group Ltd.), London, 2010, str. 113, 165.
36. Ispravak, *Jadranska straža*, god. II, br. 9, Split, 1924, str. 244.
37. Ivanović Vane, (Božo Banac, moj život u Engleskoj i šegrtovanje u brodarstvu; Tridesete godine), u knjizi: *Drugo zvono*, vlast. nakl., Tiskara Puljko, Znanje, Zagreb, 1993, str. 56-57, 60, 64, 66.
38. Ivelić Vlado, *Uspomene iz pomorskog života*, Pomorska biblioteka Jadranske straže, kolo I, sv. IV, Split, 1933, str. 7, 11, 95.
39. Ivelić Vlado, *Pomorski život, Na jedrenjacima i parobrodima*, Knjižara So - Narodna knjiga, Herceg-Novi - Podgorica, 2009, str. 99, 181-182, 185.
40. Izvanredna glavna skupština Jugoslavenskog Lloyd, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 7, (10. IV. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3.
41. *Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1930.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1931, (str. 9).
42. *Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1931.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1932, (str. 9).
43. *Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1933.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1934, (str. 8).
44. *Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1938.*, Jugoslavenski Lloyd a. d., Split, 1939, (str. 8).
45. Izvještaj predsjednika g. J. Dubokovića na plenarnoj sjednici Trgovinsko-Industrijske Komore u Splitu dne 24 februara 1934., u: *Privreda u Primorskoj Banovini*, Trgovinsko-industrijska komora Split, Štamparsko poduzeće „Novo doba“, Split, 1934, str. 22.
46. Jadranska straža ide na Sredozemno more, Veliko propagandističko putovanje parobrodom „Kraljica Marija“ od 15 juna - 4 jula t. g. (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XI, br. 3, Split, 1933, str. 105.
47. Jelaska Marijan Zdravka, Nastanak parobrodarskog društva *Jugoslavenski Lloyd* i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, *Anali Zavoda za povijesne znanosti i umjetnosti HAZU u Dubrovniku*, sv. XLII, Zagreb - Dubrovnik, 2004, str. 263.
48. Jerić Josko, Jadranska straža i problemi suvremenog turizma, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 207-210.
49. Još o svečanom putovanju Njez. Vel. Kraljice, *Narodna svijest*, god. XIII, br. 12, (18. III. 1931.), Dubrovnik, 1931, str. 2.
50. Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 3, Split, 1936, str. 126.
51. Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 4, Split, 1938, str. II.
52. Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 6, Split, 1938, str. 264.
53. Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 9,

- Split, 1936, str. 397.
54. Jugoslavenski Lloyd a. d. Split (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XVI, br. 10, Split, 1938, str. 451.
  55. Jugoslavenski Lloyd nabavio luksuznu jahtu, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 14, (15. VIII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 5-6.
  56. Kemp Peter, *The History of Ships*, Grange Books, Rochester (Kent), 2002, str. 150, 182.
  57. Kolin Marcel, Pelješka Penelopa, u knjizi: *Jedrenjaci, Priče i slike starih brodova i kapetana*, Binozina omladinska biblioteka, knj. V, „Binoza“ Nakladni zavod, Zagreb, 1934, str. 139-140.
  58. Kolveshi Željka, *Otto Antonini, Zagreb i „Svijet“ / „Svijet“ i Zagreb dvadesetih...*, Muzej grada Zagreba, (studeni - prosinac 2006.), Zagreb, 2006, str. 79-80.
  59. Kovaček Baltazar, Trgovačka mornarica, *Almanah Jadranska straža za 1928./29. godinu*, Izdaje Jadranska straža, Oblasni odbor Beograd, Grafički rad Jugoslovanske tiskarne u Ljubljani, Beograd, 1928, str. 435, 437.
  60. Krizman Tomislav, *O grafičkim vještinama*, JAZU, Zagreb, 1952, 65. str.
  61. Krštenje našeg najvećeg putničkog broda „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 6, (15. III. 1931.), Zagreb, 1931, str. 2, 4.
  62. Krštenje parobroda „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 10-11, (1. VI. 1935.), Zagreb, 1935, str. 4.
  63. Lamut Mitja, *Potniške ladje na razglednicah*, Medias International, Ljubljana, 2003, str. 127, 185, 279.
  64. Lavery Brian, *Ship, 5.000 Years of Maritime Adventure*, Dorling Kindersley Ltd. - National Maritime Museum, London, 2004, str. 367.
  65. Lazarević Milan, Queen Elizabeth 2, jedan od najluksuznijih brodova u povijesti u Dubaiju će, nakon 40 godina, postati luksuzni hotel spomenik na vodi, Takvu sreću većina prekoceanskih luksuznih divova nije imala, Sjaj kraljica mora, *Slobodna Dalmacija*, god. LXVI, br. 20761, (Nedjelja, 14. XII. 2008.), Split, 2008, str. 30, 35.
  66. *Lloyd's Register of Shipping, 1937-38*, Vol. I, (Steamers and Motorships of 300 tons gross and over), (uvez: Dubrovačka parobrodarska plovidba a. d., Dubrovnik; 2136), London, 1937, (KOZ-KRE), (PRI), str. 30d++, (2), 44 D.
  67. Luetić Jozo, Tri značajne godišnjice dubrovačke pomorske privrede, (O prvom Dubrovačkom parobrodu „Dubrovnik“, Projektiranje željezničke pruge Dubrovnik-Sarajevo, Nagli pad Dubrovačkih jedara), *Naše more*, god. II, br. 1, Dubrovnik, 1955, str. 14-15.
  68. L. J. [Luetić Jozo], Prvi dubrovački turističko-izletnički parobrodi, (Prvi dubrovački motorni brodići), *Pomorstvo*, god. X, br. 3, Rijeka, 1955, str. 80.
  69. Luetić Josip, Počeci broderskog izletničkog turizma u Dubrovniku, *Naše more*, god. VIII, br. 3, Dubrovnik, 1961, str. 126-127.
  70. Luksusni brod „Kraljica Marija“ na putovanju, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 6, (15. III. 1932.), Zagreb, 1932, str. 5-6.
  71. Machiedo Mladinić Norka, *Jadranska straža 1922.-1941.*, Dom i svijet, Zagreb, 2005, str. 164.
  72. Majhsner V., Po Sredozemnom moru bez Bedekera, *Jadranska straža*, god. XII, br. 3, Split, 1934, str. 106-108, 110-111.
  73. Malić M., Parobrod i život na njemu, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 136.
  74. Maroević Frano V., Pruga „Princese Olge“ u luke Levanta, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 13, (20. VII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 2.
  75. Maroević Frano, Lloyds' i Lloyds' Register of Shipping, *Jadranska straža*, god. XVI, br. 6, Split, 1938, str. 229-231.
  76. Marti Bruce E., Passenger Ships: Ferries and Cruise Ships, u knjizi: *The Shipping*

- Revolution, The Modern Merchant Ship*, (ur. Robert Gardiner), Conway's History of the Ship, vol. 12, Conway Maritime Press, London, 1992, str. 93, 100.
77. Matković Drago, Naše luke i željeznička tarifna politika, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 5, Split, 1940, str. 178.
78. Matković Drago, Subvencioniranje obalne linijske plovidbe, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 8, Split, 1940, str. 309.
79. Matković Drago, Subvencioniranje velike obalne i duge linijske plovidbe, *Jadranska straža*, god. XVIII, br. 10, Split, 1940, str. 400.
80. Mirošević Franko, *Počelo je 1918. ..., Južna Dalmacija 1918-1929.*, Školska knjiga, Zagreb, 1992, str. 32.
81. MSC Krstarenja, (Katalog), *Jesen 2010/Jesen 2011, (Prekooceanska krstarenja, Karibi, Južna Amerika, Južna Afrika, Mediteran, Sjeverna Europa i Sjeverna Amerika)*, 1. izdanje, MSC Crociere - MSC Cruises (MSC Krstarenja), Geneve - Dubrovnik, 2010, str. 6, 17, 136-137, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 170.
82. Naše more u narodnoj privredi, *Jadranska straža*, god. XII, br. 5, Split, 1934, str. 183.
83. Nazor Vladimir, I, (Pjesme, Putna kronika), *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, 77, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1965, str. 223, 226, 228, 230.
84. Nazor Vladimir, II, (Putopis, Od Splita do piramida), *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, 78, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1965, str. 268, 316.
85. Nazor Vladimir, Od Splita do piramida, u knjizi: *Hrvatski putopis od XVI. stoljeća do danas, Antologijski izbor*, (Izabrao i priredio: Dubravko Horvatić), „K. Krešimir“, Zagreb, 2002, str. 393-394.
86. Novak Grga, Na kirklopskim tragovima i u ljepoti antike, *Riječ*, god. XXVI, br. 48, (24. XII. 1930.), Zagreb, 1930, str. 66.
87. Novak Grga, Iz Trsta u Egipat, *Novosti*, god. XXVII, br. 13, (Petak, 13. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 5.
88. Novak Grga, Pariz starog svijeta - Aleksandrija, *Novosti*, god. XXVII, br. 15, (Nedjelja, 15. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 11.
89. Novak Grga, Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 (III.), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 6, Split, 1935, str. 233-234, 237.
90. Novak Grga, *U zemlji faraona*, Naklada piščeva, Tisak Nakladnog zavoda Hrvatske, Zagreb, 1946, str. 8, 10, 14, 163.
91. Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 (II.), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 5, Split, 1935, str. 181-184.
92. Odlazak parobroda „Kraljice Marije“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 15-16, (5. XII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 6.
93. Ožanić Nenad, Pomorske organizacije u svijetu (The Navy League, Ligue Maritime & Coloniale Française, Poljska „Liga morska i kolonijalna“), *Jadranska straža*, god. XIV, br. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, Split, 1936, str. 97-99, 151-153, 195-197, 238-239, 278-280, 323-326, 376-377, 414-417.
94. [Ožanić Nenad, Pomorske organizacije u svijetu] (Njemačka - Der Deutsche Flotten-Verein, Ligue Maritime Belge - Belgische Zeevaartbond, Treći Reich - Reichsbund der deutschen Seegeltung), *Jadranska straža*, god. XV, br. 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, Split, 1937, str. 65-66, 105-107, 188-190, 279-281, 319-321, 369-370, 410-411, 456-457.
95. Ožanić Stanko, Značaj našega Primorja za državu, *Almanah Jadranska straža za 1928./29. godinu*, Izdaje Jadranska straža, Oblasni odbor Beograd, Grafički rad Jugoslovanske tiskarne u Ljubljani, Beograd, 1928, str. 708.
96. Parobrodi „Princeza Olga“ i „Kraljica Marija“ moći će i u Splitu krcati putnike, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 5, (12. III. 1936.), Zagreb, 1936, str. 6.
97. Pasinović Milenko, Doprinos akademika Vladislava Brajkovića proučavanju međusobnih veza pomorstva i turizma, u knjizi: *Život i djelo Vladislava Brajkovića*,

- [I.], Nacionalna zajednica Crnogoraca Hrvatske - Zagreb, Bokeljska mornarica 809 - Kotor, Hrvatsko građansko društvo Crne Gore - Kotor, Zagreb, 2003, str. 207.
98. Pederin Ivan, Austrijski Lloyd i turizam u Hrvatskoj, *Adriatica maritima*, sv. II, Centar JAZU u Zadru, Zadar, 1978, str. 107-108.
99. Pederin Ivan, *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 281.
100. Perić Ivo, O putničko-parobrodarskom prometu između Dubrovnika i njegove okolice 1877-1918., P. o., *Pomorski zbornik*, knj. 21, Rijeka, 1983, str. 534, 536.
101. Perić Ivo, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici, Od pojave parobrodarstva do 1941. godine*, Posebna izdanja, Monografije, knj. 7, Zavod za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1983, str. 171-172.
102. Perić Ivo, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 20, Zagreb, 1984, str. 266-267, 293.
103. Pitanje lučkih taksa i društvo „Jugoslavenski Lloyd“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 14-15, (5. VIII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 6.
104. Podmladak Jadranske straže na djelu, Važnost mora, *Podmladak Jadranske straže*, (Mjesečna revija), god. I, br. 1, (Studeni), Split, 1933, str. 16.
105. *Pomorski godišnjak za 1936 godinu*, god. X, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Štamparija „Radenković“ - Beograd, Split, 1935-1936, str. 108-109.
106. *Pomorski godišnjak za godine 1941 - 1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Štamparija „Rad“, Beograd, 1952, str. 212.
107. Popust u pola cijene za prevoz veslača i čamaca na moru, *Jadranska straža*, god. II, br. 8, Split, 1924, str. 211.
108. Pred proletnim putovanjima „Kraljice Marije“, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 167.
109. Prenos pošte u Grčku, Egipat i Palestinu parobrodom „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 15-16, (10. IX. 1936.), Zagreb, 1936, str. 6.
110. Preuređenje parobroda „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 11, Split, 1933, str. 469.
111. Preuzimanje parobroda „Princesa Olga“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 9, (15. V. 1935.), Zagreb, 1935, str. 6.
112. „Princesa Olga“ novo nabavljeni luksuzni parobrod „Jugoslavenskog Lloyda a. d.“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 4, (20. II. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3.
113. Propagandističko putovanje Jadranske straže od 30 juna do 16 jula o. g. (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 4, Split, 1935, str. 172.
114. *Propagandističko putovanje Jadranske straže parobrodom „Kraljica Marija“ u Grčku i Egipat 30. VI. - 16. VII.* [ca 1935.], (Prospekt), Nacionalna i sveučilišna knjižnica (NSK) Zagreb, Kartografska zbirka, Sign. X-J-G-84.
115. Prvo putovanje našeg luksuznog parobroda „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 2, (15. I. 1931.), Zagreb, 1931, str. 4-5.
116. Prvo svečano putovanje S/S „Kraljice Marije“, *Narodna svijest*, god. XIII, br. 11, (11. III. 1931.), Dubrovnik, 1931, str. 1.
117. Putovanja parobrodom „Kraljica Marija“, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 4, (15. II. 1932.), Zagreb, 1932, str. 6.
118. Putovanja parobroda „Kraljica Marija“ tokom ov. g., *Jugoslavenski pomorac*, god. XIV, br. 20, (15. XII. 1934.), Zagreb, 1934, str. 5.
119. Putovanje Jadranske straže u Grčku i Egipat, Propagandističko putovanje parobrodom „Kraljica Marija“ 30. VI - 16. VII, (Program putovanja, cijene mjesta i kratki opis putovanja), *Jadranska straža*, god. XIII, br. 3, Split, 1935, str. 114.
120. Putovanje Jadranske straže u Egipat, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 3, Split, 1935, str.

- 115.
121. Putovanje parobroda „Kraljica Marija“ po Sredozemnom moru, *Jugoslavenski pomorac*, god. XII, br. 21, (15. XII. 1932.), Zagreb, 1932, str. 4.
122. Putovanje parobroda „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. XI, br. 1, Split, 1933, str. 33.
123. Putovanje parobroda „Kraljica Marija“ u g. 1934., *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 15-16, (5. XII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 6.
124. Rebić Adalbert, Hodočašća u Svetu Zemlju u posljednjih 100 godina, u: Naša prošteništa i Crkva na putu, (Zbornik radova Trećeg hrvatskog mariološkog simpozija držanog 28.-30. svibnja 1984.), *Bogoslovska smotra*, god. LIV, br. 4, Zagreb, 1984, str. 557.
125. Redovni zbor dioničara „Jugoslavenskog Lloyda“ a. d. u Splitu, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 13, (1. VIII. 1933.), Zagreb, 1933, str. 3.
126. Redovni zbor dioničara Jugoslavenskog Lloyda a. d., *Jugoslavenski pomorac*, god. XV, br. 13, (20. VII. 1935.), Zagreb, 1935, str. 3.
127. Redovni zbor dioničara Jugoslavenskog Lloyda a. d., *Jugoslavenski pomorac*, god. XVI, br. 13, (12. VII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 2.
128. R. M., Prvo putovanje „Kraljice Marije“, *Jadranska straža*, god. IX, br. 5, Split, 1931, str. III.
129. R. R. [Roter Rudimir], Pred proslavu stogodišnjice Nautičke škole, U sjedištu kapetana naših starih jedrenjaka, (Iz biografije četvorice starih kapetana: Vicka Lausa, Nikole Vekarića, Marka Mrčevića i Vicka Šimunkovića), *Dubrovački vjesnik*, god. II, br. 100, (22. VIII. 1952.), Dubrovnik, 1952, str. 2.
130. Rožman Josip - Đuro Kuntarić, *Hrvati u Svetoj Zemlji*, (Prigodom svečane posvete hrvatskog svetišta Bl. Nikole Tavelića u Jerusalemu), Izdao Hrvatski odbor za Svetu Zemlju, Zagreb, 1938, str. 9-10, 14, 26, 28, 49, 56, 62, 80, 82, 85.
131. Rubić Ivo, Putovanje Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XI, br. 5, Split, 1933, str. 184-186.
132. Rubić Ivo, Putovanje Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XI, br. 6, Split, 1933, str. 223-228.
133. Rubić Ivo, Problem Mediterana u historiji i sadašnjici, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 324.
134. Rubić Ivo, Novo putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru [I], *Jadranska straža*, god. XII, br. 2, Split, 1934, str. 64-65.
135. Rubić Ivo, Novo putovanje Jadranske straže po Sredozemnom moru (II), *Jadranska straža*, god. XII, br. 3, Split, 1934, str. 103, 106.
136. Rubić Ivo, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (III), *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 144-145.
137. Rubić Ivo, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (IV), *Jadranska straža*, god. XII, br. 5, Split, 1934, str. 185-187.
138. Rubić Ivo, Novo putovanje JS po Sredozemnom moru (V), *Jadranska straža*, god. XII, br. 6, Split, 1934, str. 223-228.
139. R. I. [Rubić Ivo], Novo putovanje Jadranske straže, Grčka i Egipat, 30 juna - 16 jula 1935 [I], *Jadranska straža*, god. XIII, br. 4, Split, 1935, str. 137-140.
140. Sa Stražom na more (Promidžbeni oglas), *Jadranska straža*, god. XI, br. 4, Split, 1933, str. 149.
141. S/S „Kraljica Marija“, *Jadranska straža*, god. IX, br. 1, Split, 1931, str. IV.
142. Stepinac Alojzije, *Hrvatsko hodočašće u Svetu Zemlju 1937.*, (Priredio: Adalbert Rebić; Fotografije: Ljudevit Griesbach), Naklada „Zadro“, Zagreb, 1995, str. 8, 14, 22, 89, 91, 99.
143. *Stoljeće hrvatskog plakata*, /Katalog izložbe/, (Lada Kavurić - Nikola Albaneže),



- HAZU, Kabinet grafike, Zagreb, 2001, str. 21.
144. Strana i domaća štampa o našem izletu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 321.
145. Strana štampa o propagandističkom putovanju Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 322.
146. Šepić Nenad, *Izdana jedra*, „Medvednica“, Zagreb, 1991, str. 287.
147. Šišević Ivo, Povijesna uloga parobroda „Ston“, *Naše more*, god. I, br. 1, Dubrovnik, 1954, str. 16.
148. Šišević Ivo, Naša trgovačka mornarica za vrijeme II svjetskog rata, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962, str. 812.
149. Šišević Ivo, Kružna putovanja morem, *Pomorski zbornik*, knj. 1, Zadar, 1963, str. 285-286.
150. Štampar Andrija, *Dnevnik s putovanja 1931-1938.*, (Priredili i uredili: Željko Dugac - Marko Pečina), HAZU - Škola narodnog zdravlja „Andrija Štampar“ Medicinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu - Srednja Europa, Zagreb, 2008, str. 153-155, 167.
151. Tartaglia I., Straža na Jadranu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 4, Split, 1933, str. 125-126.
152. Tartalja Ivo, Nakon krstarenja po Mediteranu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 8, Split, 1933, str. 293.
153. [Tartaglia Ivo], Samo jake države imaju prijatelja..., Govor pretsjednika J. S. g. dr. Iva Tartalje, *Jadranska straža*, god. XI, br. 10, Split, 1933, str. 392.
154. Tartalja Ivo, Balkanska pomorska politika, *Jadranska straža*, god. XII, br. 4, Split, 1934, str. 133.
155. Tartalja Ivo, Krstarenje po istočnom dijelu Sredoz. mora, *Jadranska straža*, god. XII, br. 8, Split, 1934, str. 309.
156. Tonković Marija, *Ljudevit Griesbach, Sveta Zemlja 1937.*, Muzej za umjetnost i obrt - Foto galerija Lang, Zagreb - Samobor, 2005./2006.
157. Tršćanski „Lloyd Triestino“ uspostavio je prugu za Daleki Istok, *Pomorstvo*, god. XI, br. 11, Rijeka, 1956, str. 428.
158. Turistički luksuzni parobrod „Kraljica Marija“ Jugoslavenskog Lloyda, *Jugoslavenski pomorac*, god. XIII, br. 1, (1. I. 1933.), Zagreb, 1933, str. 5.
159. Unutarnji rad I. o. [Izvršnog odbora Jadranske straže], *Jadranska straža*, god. XI, br. 12, Split, 1933, str. 508.
160. Uspjesi turističkog Dubrovnika, (Razne akcije), *Jadranska straža*, god. XVII, br. 1, Split, 1939, str. 36.
161. Vekarić Stjepan, Austrijski Lloyd i naši pomorci, *Jugoslavenski mornar*, god. VIII, br. 6, Split, 1952, str. 157.
162. Vekarić Stjepan - Nenad Vekarić, Tri stoljeća pelješkog brodarstva (1600-1900), *Pelješki zbornik*, 4, Zagreb, 1987, str. 311, bilj. 366.
163. Veselo je putovati morem..., *Svijet*, god. XI, knj. XXII, br. 9, (29. VIII. 1936.), Zagreb, 1936, str. 167, 179.
164. Vlašić Petar, Megju Dubrovčanima i Kotoranima u Carigradu, Sa puta u Svetu Zemlju, *Narodna svijest*, god. XVI, br. 20, (16. V. 1934.), Dubrovnik, 1934, str. 4.
165. v[on] Habsburg Ludwig Salvator (nadvojvoda), *Jahtom duž hrvatske obale (1870.-1910.)*, (Prijevod: Ljudevit Krmpotić), Nakladni zavod „Hrvatski zapisnik“, Hannover - Čakovec, 1998, str. 149, 161, 188, 207.
166. Vrsalović Ivo, Smjernice rada naših primorskih odbora JS, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 2, Split, 1935, str. 46.
167. Vučetić Stjepan, Parobrod „Kraljica Marija“ u splitskoj luci, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 2, (15. I. 1931.), Zagreb, 1931, str. 5.
168. [www.msckrstarenja.com/hr\\_hr/Brodovi/Overview.aspx](http://www.msckrstarenja.com/hr_hr/Brodovi/Overview.aspx).
169. [www.simplonpc.co.uk/Portugal\\_Colonial.html](http://www.simplonpc.co.uk/Portugal_Colonial.html).

**-Lloyd's Pictographs-  
Cruises of Yugoslav Lloyd's Passenger Steamships  
in the 1930's  
(The Mediterranean in the 1930's)**

**SUMMARY**

The paper deals with the carriage of passengers by sea in the Mediterranean in the 1930's.

The establishment of the Yugoslav Lloyd Shipping Company has been described as well as its operation through its steamship cruises.

The respective travel books and contemporary documents have been mentioned as well.

The paper follows the exhibition entitled „Lloyd's Pictographs“ held at the Dubrovnik Museums' Maritime Museum.

**Key words:** Dubrovnik, cruises, Yugoslav Lloyd, passenger steamship