

PAROBRODARSKI PROMET U SPLITSKOM OKRUŽJU ZA VRIJEME PRVOGA SVJETSKOG RATA

UDK: 656.614.2/.3(497.583Split)“1914/1918“
621.12

Primljeno: 2. X. 2014.

Izvorni znanstveni rad

Mr. sc. GORDANA TUDOR
Hrvatski pomorski muzej Split
Glagoljaška 18
21000 Split, HR

Odvijanje parobrodarskog prometa za vrijeme Prvoga svjetskog rata pokušalo se rekonstruirati temeljem dostupne građe koja se čuva u Državnom arhivu u Splitu i tadašnjeg tiska.

Iako ponekad s više ili manje ograničenja, parobrodarski se promet između Splita i drugih luka na obali i otocima odvijao tijekom svih ratnih godina. Organi pomorske uprave, od Pomorske vlade do podređenih lučkih ureda na terenu, su u suradnji s vojnim vlastima poduzimali različite mjere u cilju redovitog odvijanja plovidbe i njezine sigurnosti.

Ključne riječi: Prvi svjetski rat, parobrodarske pruge i parobrodarska društva, C. k. Pomorska vlada, Lučko zdravstveno poglavarstvo Split, podređeni lučki uredi

Parobrodarski promet na istočnoj jadranskoj obali bio je uoči Prvoga svjetskog rata relativno dobro organiziran. Godine 1914. ukupno je 131 mjesto na obali bilo povezano redovitim parobrodarskim vezama.¹ Dalmacija, pa tako i splitsko okružje bili su povezani redovitim parobrodarskim prugama, bilo dužobalnim, bilo lokalnim. Split je s Trstom i Rijekom te ostalim važnijim lukama na obali i otocima bio povezan brzim, ubrzanim i teretnim prugama, koje su održavala različita parobrodarska društva. Tako je tršćanski Austrijski *Lloyd*, prvi i najpoznatiji brodar na našoj obali, održavao 10 pruga duž hrvatske obale, a slične je pruge održavalo i Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo iz Rijeke.²

Dubrovačka parobrodarska plovidba je od godine 1908. održavala dvije tjedne brze poštanske pruge između Trsta i Kotora te jednom tjedno brzu poštansku prugu Trst - Spič. Na području splitskog okružja parobrodi su redovito pristajali u Splitu, ali je samo po jedna pruga ticala Hvar, odnosno Trogir.³

Parobrodarsko društvo *Dalmatia* je uoči rata održavalo tri poštanske pruge između Trsta i Metkovića s polaskom iz Trsta ponedjeljkom, četvrtkom i subotom. Jednom tjedno iz Trsta su polazile poštanske pruge za Korčulu i za Šibenik. Postojale su i dvije teretne (*trgovačke*) pruge Trst - Metković i Trst - Vis, koje su također prometovale jedan put tjedno. Društvo je u predratnom razdoblju održavalo i 30 *pobočnih* (lokalnih) pruga u Dalmaciji, od toga deset u splitskom okružju.⁴ U Splitu je djelovalo Hrvatsko parobrodarsko društvo *Jadran* koje je parobrodima *Split* i *Jadran* (iako su bili namijenjeni prijevozu tereta, prevozili su i putnike) dva puta tjedno održavalo pruge Trst - Rijeka - Metković i Trst - Rijeka - Makarska.⁵ Lokalnu prugu između Splita i Trogira održavala je Kaštelanska plovidba iz Kaštel Sućurca parobrodom *Kozjak*, a parobrod *Knez*, Poljičke plovidbe iz Krila Jesenice povezivao je Split i Omiš.⁶

Kao i u drugim državama, tako je i u Austro-Ugarskoj još u mirnodopsko vrijeme bilo pravno regulirano ponašanje trgovačke mornarice u slučaju rata. Članak XVII. Zakona o podupiranju trgovačke mornarice i promicanju građenja brodova iz 1907. godine propisuje da su *vlasnici brodova koji uživaju prometnu doplatu dužni, da na poziv u slučaju rata ili mobilizacije, dadu uz primjerenu naknadu te brodove na dispoziciju državnoj upravi. Vlasnici broda su dužni preko c. k. pomorske vlade u svako doba točno i savjesno dati c. k. ratnoj upravi sve obavijesti, što ih ona zaželi i naznači kao potrebite s obzirom na upotrebu broda u slučaju rata ili mobilizacije.* Stoga je, još prije početka rata, sastavljen popis parobroda koji su, s obzirom na svoja svojstva, trebali u slučaju rata biti rekvirirani za različite namjene, kao što su pratnja, pilotaža, transport u bolničke svrhe i dr.⁷

Samo vođenje pomorskog rata, odnosno rata na moru regulirale su haaške konvencije iz 1907. godine - o postupanju s neprijateljskim trgovačkim brodovima pri otpočinjanju neprijateljstava, o polaganju automatskih dodirnih mina, o bombardiranju od strane pomorske sile u ratno doba, o primjenjivanju načela Ženevske konvencije u pomorskom ratu, o ograničenjima u vršenju prava uzapćenja u pomorskom ratu, o pravima i dužnostima neutralnih država u slučaju pomorskog rata te o pretvaranju trgovačkih brodova u ratne.⁸

Središnja pomorska vlada u Trstu rukovodila je cjelokupnim pomorstvom pa tako i podređenim lučkim uredima i uređenjem pomorske plovidbe.⁹ U Splitu je djelovalo C. k. Lučko - zdravstveno poglavarstvo koje je nadziralo rad podređenih ureda u Krilu, Rogaču na Šolti, Trogiru, Makarskoj, Baškoj Vodi, Metkoviću, Starom Gradu, Vrboskoj i Hvaru te Visu i Komiži.¹⁰ Slična organizacija postojala je i za cijelo vrijeme rata. Prema našem saznanju, djelovanje Pomorske vlade u ratnim uvjetima (u jednom razdoblju rata sjedište joj je prebačeno iz Trsta u Graz) nije bilo predmetom znanstvenih istraživanja. Stoga smo njezinu aktivnost uspjeli samo djelomično rekonstruirati, i to temeljem propisa (naredbi, obznana, okružnica i sl.) upućenih podređenim organima u Splitu i okolnim mjestima.¹¹

Austrougarska ratna mornarica je, osim ratnih luka Pule i Boke, u studenom 1913. godine utemeljila i C. i k. Pomorsko okružje Šibenik kojemu su u ratu ovlasti proširene i na pomorstvo uopće. Tako je zapovjedništvo Okružja nadziralo i odvijanje cjelokupnog pomorskog prometa u zoni njegove odgovornosti koja se protezala između otoka Ilovika i Premude do mjesta Trstenik na Pelješcu.¹² Podređeni lučki uredi redovito su izvještavali zapovjedništvo o svim pitanjima bitnim za normalno odvijanje prometa, javljali im o počinjenim lučkim, ribarskim i sličnim prekršajima, a parobrodarska društva su im obvezatno dostavljala redove plovidbe na konačno odobrenje.

PRVI RATNI MJESECI

Atentat na prijestolonasljednički par u Sarajevu označio je kraj mira i ujedno i kraj jednog razdoblja. Mjesec dana nakon atentata, 28. srpnja 1914., Austro-Ugarska je objavila rat Srbiji i *Krvavo Europejsko kolo* se zakotrljalo.¹³ Sukladno mirnodopskoj regulativi, odnosno mobilizacijskim planovima, parobrodarska društva su odmah dio svojih parobroda stavila na raspolaganje državi, koja ih je koristila za razne namjene, kao što su pratnja, pilotaža, transport, u bolničke svrhe itd. Društvo *Dalmatia* dalo je deset svojih parobroda, Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo također. Nekoliko *Lloydovih* parobroda preuređeno je u brodove bolnice, a dio je služio u transportne svrhe (vojske i vojne opreme).¹⁴ Preostali dio njihove flote koristio se za plovidbu, a dio flote, osobito novije i udobnije parobrode, brodari su raspremili i sklonili u sigurna skrovišta poput Prokljanskog jezera kod Šibenika i Novigradskog mora kod Obrovca.

Već prvih dana rata Austrougarska ratna mornarica je u vodama istočnog Jadrana na različitim položajima i prolazima postavila mine i zapriječila

barikadama ulaze u pojedine luke. Pod takvim okolnostima redovita je plovidba bila toliko otežana da ju se moralo reducirati i svesti na najnužnije potrebe. Parobrodarska društva odmah su obustavila sve brze pruge i većinu mješovitih, dok su ostale sporedne i nekoliko teretnih. Austrijski *Lloyd* prvi je obustavio svu svoju plovidbu osim pruga u Dalmaciji. Istodobno su obustavljene i pojedine pruge društva *Dalmatia* i Ugarsko-hrvatskoga parobrodarskog društva.¹⁵ Katastrofa putničkog parobroda *Baron Gautsch*, 13. kolovoza 1914., imala je kao posljedicu potpun prekid parobrodarskog prometa na istočnoj obali Jadrana u trajanju od nekoliko dana.¹⁶

Pomorska vlada u Trstu je odlučila, počev od 20. kolovoza, ponovno uspostaviti promet prema Dalmaciji, i to sa tri pruge društava *Lloyd*, *Dalmatie* i Dubrovačke plovidbe. Bilo je predviđeno da parobrodi polaze iz Trsta i pristaju u Zadru i Splitu, dok je pristajanje u Gružu ovisilo o trenutnoj vojnoj situaciji. Parobrod *Lloyda* plovio je jedan put tjedno na pruži Trst - Korčula s pristajanjem u Zadru, Splitu i Korčuli u dolasku, a iz Korčule se vraćao preko Visa, Hvara, Splita i Zadra. Parobrod dubrovačkog društva također je jedan put tjedno polazio iz Trsta za Korčulu i pristajao u Velom Lošinju, Zadru i Splitu. Na povratku je iz Korčule svraćao u Velu Luku, Hvar, Split, Zadar i Veli Lošinj. Parobrod *Dalmatie* plovio je na pruži Trst – Metković i pristajao u Velom Lošinju, Zadru, Splitu, Makarskoj i Opuzenu. Na povratku je iz Metkovića išao za Opuzen, potom Trpanj, Makarsku, Supetar, Split, Zadar i Veli Lošinj. Prema ovom privremenom rasporedu parobrodi su iz Trsta u Split stizali srijedom poslije podne, petkom poslije podne i nedjeljom poslije podne, a za Trst odlazili petkom prije podne, nedjeljom prije podne i srijedom prije podne. Samo putovanje od npr. Trsta do Korčule trajalo je od utorka prije podne do četvrtka prije podne. Osim dužobalnih pruga uveden je i stanovit broj pobočnih.¹⁷

Među najavljenim prugama nije bilo pruga Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva, što je izazvalo čuđenje u Dalmaciji, budući da je parobrod mogao slobodno polaziti iz Trsta, a nije iz Rijeke. Ipak je početkom rujna i to društvo uspostavilo dvije pruge od Rijeke do Metkovića i treću od Rijeke do Gruža (Dubrovnika) s pristajanjem u Zadru, Trogiru, Kaštel Starom, Korčuli. Bila je predviđena i eventualna mogućnost pristajanja i u Trogiru, Kaštel Starom, Makarskoj, Supetru, Postirima, Pučišćima, Omišu i Opuzenu.¹⁸

Iako je parobrodarski promet tih dana bio znatno reduciran, vezu između Splita i otoka ipak su održavala manja plovila, jedrenjaci i lađe na motor, što je bilo od izuzetne važnosti osobito radi opskrbe lokalnog stanovništva živežnim namirnicama.¹⁹

Kako je zadatak Pomorske vlade bio organizacija prometa i plovidbe Jadranom u skladu s ratnim stanjem, ona već od kolovoza, a u suradnji s odgovarajućim vojnim i državnim organima, donosi različite akte: naredbe, obznane, okružnice i sl., vezane za plovidbu u ratnim uvjetima. Sve se reorganiziralo prema ratnoj situaciji: propisuje se organizacija plovidbe, zone dopuštene i zabranjene plovidbe, opasna područja s uputama za plovidbu, način kontrole plovidbe. Pomorska je vlada u suradnji s vojnim vlastima bila odgovorna za organizaciju plovidbe u ratnim uvjetima, a za provođenje njezinih naloga bili su odgovorni lučki organi na terenu. Jedan od prvih akata bila je Prezidijalna okružnica C. k. Pomorske vlade broj 6810 od 5. kolovoza 1914. o zabrani fotografiranja, crtanja i slikanja duž cijele obale. Ne samo da su svi lučki uredi na obali i otocima dobili tekst Okružnice, već je i svaki parobrod imao jedan primjerak, a svi su uredi (do kraja rata) bili obvezni slati mjesečna izvješća o eventualnim slučajevima kršenja zabrane.²⁰

Krajem rujna Vlada je na osnovi naredbe Ministarstva trgovine, a u dogovoru s vojnim vlastima zabranila plovidbu duž dalmatinske obale, i to između južnog rta Rata na otoku Murteru i sv. Stjepana kod Splita, kao i pristajanje u lukama koje se nalaze u tom području. *Prekršitelji će biti kažnjeni po ministarskoj naredbi od 30. 9. 1857 kad se ne budu primjenjivale oštrije presude.* Mjesec dana kasnije Pomorska je vlada dijelom izmijenila odluku i dopustila brodovima ulaznje u Kaštelanski kanal. Dopuštenje se odnosilo na *domaće lađe i lađe pod neutralnom zastavom*, ali su prije trebali biti ispunjeni određeni uvjeti. Plovila su najprije trebala svratiti u Split, gdje im je daljnje detaljne upute davalo Lučko poglavarstvo.²¹ U prosincu 1914. godine *Lloyd* je održavao dvije dalmatinske pruge koje su iz Trsta polazile pet puta mjesečno.²²

Parobrodarsko društvo *Dalmatia* je u razdoblju od 16. srpnja pa do kraja prosinca 1914. godine održavalo sljedeće subvencionirane parobrodarske pruge u splitskom okružju:

- Split - Komiža, s pristajanjima u Supetru, Milni, Starom Gradu, Hvaru i Visu.
- Split - Metković, s pristajanjima u Milni, Sutivanu, Supetru, Postirima,

Omišu, Starom Gradu, Vrboskoj, Jelsi, Pučišćima, Poveljima, Sumartinu, Makarskoj, Podgori, Igranima, Bristu, Sućurju, Zaostrogu, Gradcu, pelješkim lukama Trpanj, Crkvice, Drače i Blace te Kominu i Opuzenu.

- Vrboska - Split, s pristajanjima u Jelsi, Bolu, Starom Gradu, Milni, Bobovišću, Sutivanu i Supetru (ova je pruga postojala samo tijekom srpnja i kolovoza 1914. godine)

- Sumartin - Split, s pristajanjem u Poveljima, Pučišćima, Postirima, Supetru i Sutivanu.²³

Na ovim prugama plovili su stariji, uglavnom neodgovarajući društveni parobrodi *Jadro*, *Lussin* i *Nibbio*.

U cilju osiguranja sigurnosti plovidbe Pomorska je vlada odlukom broj 5180 od 22. prosinca 1914. zabranila svim plovilima (parobrodima, jedrenjacima i lađama na motor) dolazak u pojedinu luku *od zapada do ishoda sunca*.²⁴ Nadležni lučki uredi morali su strogo kontrolirati provođenje ove naredbe i slati redovita izvješća nadređenim organima. Isto tako, svi lučki zdravstveni uredi bili su u obvezi slati mjesečna izvješća o izvanrednim pristajanjima parobroda na svome području. Ponekad se događalo da zapovjednici brodova ne poštuju ovu zabranu. To se posebno odnosilo na zapovjednike parobroda *Dalmatie*, koji nisu čekali da se razdani, kao što su radili drugi, već bi tih zimskih mjeseci na put kretali po mraku, npr. u četiri sata izjutra, i na određite stizali također po mraku, npr. u 17 sati. S obzirom na ratne okolnosti radilo se o nepotrebnom riskiranju. Tisak je zabilježio i slučaj parobroda *Croatia* u vlasništvu Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva. Kapetan je inzistirao da u večernjim satima ipak otplovi iz Korčule za Gruž. Lučki organi su ga odvrćali od nakane, jer su dobili vijest da su se zbog nevremena neke mine otkopčale. Na kraju su ga ipak uvjerali i brod je ostao noćiti u Korčuli i tako izbjegao moguću katastrofu, jer su tijekom noći četiri mine doplutale do korčulanskih hridi i ondje eksplodirale.²⁵ U rujnu 1915. godine Pomorska je vlada dijelom revidirala odluku dopuštajući noćni dolazak u pojedine luke.

Sigurnost plovidbe osiguravala se i na druge načine. Tako je Pomorska vlada, ubrzo po izbijanju rata, počela dostavljati znakove raspoznavanja parobrodima. Znakovi su se davali unaprijed za cijeli mjesec. Svi parobrodi su prije polaska od nadležnog lučkog ureda dobivali poseban znak raspoznavanja za tu plovidbu, o čemu se brzojavima redovito izvještavalo i Lučko poglavarstvo u Splitu i Zapovjedništvo u Šibeniku.²⁶

GODINA 1915.

Iako je početkom rata u svim većim dalmatinskim gradovima, Zadru, Šibeniku, Makarskoj, Gružu i Dubrovniku, odmah uvedena mjera zamračivanja, Split je (iz nama nepoznatog razloga) u početku bio izuzet. Tek krajem veljače 1915. godine i u Splitu je izdana naredba da se *pod prijetnjom kazne, moraju svi prozori kuća, dućana, kavana i uopće svih zgrada što se vide s mora imaju držati zatvoreni ili na drugi način potamniti da se svjetlost ne može vidjeti s mora. S morske strane obnoć je trebala vladati potpuna tmina, s prekršiteljem će se postupati bezobzirno i najstrože*. Prekršitelji su mogli biti kažnjeni sa 200 kruna ili sa 14 dana zatvora.²⁷

U svrhu poboljšanja postojećeg prometa i splitska Trgovačko-obrtnička komora javlja se sa svojim sugestijama i prijedlozima. Komora je podupirala Bračane koji su tražili od društva *Dalmatia* češću vezu sa Splitom i bolji parobrod. Iako je *Dalmatia* prihvatila njihove zahtjeve i odlučila povećati vezu s otokom na pet puta tjedno, uvesti udobniji parobrod i još jedan parobrod samo za krcanje tereta, od toga u narednim mjesecima nije bilo ništa. Isto tako, Komora je zahtijevala uvođenje direktnog prometa brzim parobrodom na pruzi Rijeka - Split, i to nekoliko puta tjedno, koji bi ujedno nosio i poštu. Parobrodi su i inače redovito nosili poštu između Rijeke i Zadra, a po mišljenju Komore s malo ranijim polaskom iz Rijeke mogli bi stići i u Split.²⁸

Iako se plovilo u ratnim okolnostima, u proljeće 1915. godine stupili su na snagu novi, ali reducirani redovi plovidbe. Uprave društava *Lloyd* i *Dalmatia* su za prvo tromjesečje tiskale programe putovanja duž obale. Pruge se nisu označavale tjedno, već su za svaku prugu navedeni samo dani polaska i povratka, a redovi plovidbe mogli su se pogledati u prostorima agencija društava.²⁹ *Lloyd* je od 1. travnja uveo prugu Trst - Gruž, s pristajanjima u Zadru, Splitu, Starom Gradu, Hvaru, Visu, Korčuli, Orebiću i Trsteniku.³⁰ U svibnju je *Dalmatia* uspostavila novi privremeni plovidbeni red za otoke, kojim je svaki otok srednje Dalmacije trebao biti povezan sa Splitom dva puta tjedno.³¹ Dok su srednjodalmatinski otoci imali barem kakvu-takvu vezu sa Splitom, situacija s dalekim Lastovom bila je izuzetno teška, budući da Lastovci od početka rata nisu uopće imali parobrodarsku vezu. Predstavnici otoka stoga su se obratili društvu *Dalmatia* s molbom da ih barem jedan put tjedno parobrodom poveže sa Splitom i Korčulom.³²

Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo također je revidiralo red plovidbe. Tjedno su bile četiri pruge za Dalmaciju s polaskom iz Rijeke: i to jedna do Gruža, dvije do Metkovića i jedna do Jelse. Brodovi su pristajali samo u Zadru i Splitu. Ubrzo su ukinuli dvije pruge, što zbog ratnih okolnosti, što zbog nedostatka posla. U lipnju je postojala samo pruga Rijeka - Metković, koja je nedjeljom i četvrtkom odlazila iz Rijeke i pristajala uvijek u Zadru, Splitu, Omišu i Makarskoj. Opuzen i Komin bili su uvjetne luke. Na povratku u Rijeku parobrod je pristajao u Opuzenu, Makarskoj, Omišu, Krilu (uvjetno) Splitu i Zadru. Srijedom je iz Rijeke polazila jedina brza pruga do Dubrovnika koju je održavao parobrod *Salona*, a pristajala je u Zadru, Splitu i Korčuli.³³

Krajem svibnja 1915. godine i Italija je ušla u rat, pa su društva na kraće vrijeme obustavila sve svoje pruge. Pruge su poslije ponovno uspostavljene, ali u znatno manjem opsegu. Posebno teška situacija bila je u Makarskom primorju, jer je pruga Makarska - Gradac prometovala samo dva puta tjedno. Slično kao i na drugim prugama i ovdje je *Dalmatia* koristila neodgovarajući parobrod *Obrovac*. Takav parobrod nije mogao zadovoljiti potrebe putnika pa se često događalo da u raznim selima ostane neukrcano i po stotinjak putnika, a inače su putnici bili naslagani *kao srdele*.³⁴ Obustavljena je svaka komunikacija i cijeli poštanski promet s uredima na otocima i na poluotoku Pelješcu. O ozbiljnosti stanja svjedoči činjenica da Pošta nije uopće htjela primati pošiljke adresirane na otoke. Stoga se predlagalo *poštarskoj vlasti* da se vrati na starinski način prijevoza pošte brodicama. Tek početkom 1916. godine Ministarstvo trgovine u Beču prihvatilo je prijedlog splitskoga Lučkog poglavarstva i dopustilo da se Vladin parobrod *Porer* povremeno koristi za prijevoz pošte između Splita i bračkih mjesta.³⁵

Putovalo se uz velike teškoće. Da bi Bračanin stigao do Splita, trebao je prvo doći u Supetar sa svjedodžbom Općine potvrđenom od oružnika. Poglavarstvo je svjedodžbu zatim slalo na Vojno zapovjedništvo u Split i do povoljnog odgovora putnik je morao čekati u Supetru. Bračani su u Split dolazili prvenstveno radi nabave brašna i ostalih živežnih namirnica, a zbog loših veza bili su prisiljeni ostati u gradu i po nekoliko dana. Hvaranima, a osobito mještanima Sućurja bilo je još teže, jer su se oni morali obratiti na Vojno zapovjedništvo u Metkoviću.³⁶

Pomorska je vlada u kolovozu donijela Okružnicu o strogom nadziranju putujućih osoba, čime je još više otežan promet putnika. Ako se putovalo

iz jednog političkog okruga u drugi (npr. iz Splita u Makarsku), putnik je, osim potrebnih dokumenata, trebao imati i svoju fotografiju, *na po života*, čime su osobito bili pogođeni niži slojevi stanovništva.³⁷ Osim toga, putnicima je zabranjeno noćenje na parobrodima kojima su ujutro putovali, već su se mogli ukrcati samo sat vremena prije polaska broda. Isto tako, osobama koje ne putuju bilo je strogo je zabranjeno odlaziti na brod iz bilo kojeg razloga. Jedina iznimka bilo je službeno osoblje agencija parobrodarskih društava. Krajem godine *Dalmatia* je izvijestila putnike da, *unatoč najboljoj volji uprave nisu u mogućnosti davati više putnicima objed već da moraju sami nosit hranu*.³⁸

Društvo *Dalmatia* je, nastojeći olakšati izvršenje uredovnih formalnosti i postići što uredniji odlazak parobroda, donijelo odluku da putnici karte mogu kupovati samo u prostoru agencije, i to u vremenu od 8 do 19 sati, slično kao i kod drugih brodara. To se nije pokazalo najboljim rješenjem i ubrzo je izazvalo negodovanje putnika. S obzirom na povećanje broja papira koje su putnici trebali prikupiti, izdavanje karata išlo je dosta sporo. Kako svi putnici ne bi uspjeli doći do karata, a zapovjednik broda im nije htio izdati karte na brodu, često je i po desetak putnika moralo ostati u Splitu i čekati novi parobrod. Isto tako, zbog odluke o zabrani noćenja na parobrodima putnici koji su stigli nakon zatvaranja agencija, morali su noćiti u hotelima i izlagati se dodatnim troškovima.³⁹ Pritužbe putnika na neadekvatne parobrode bili su uobičajene. Kao i drugi brodari, tako je i *Dalmatia* povukla bolje brodove, a ostavila stare, male i trošne parobrode, koji putnicima nisu jamčili siguran odlazak i povratak, budući da su se kapetani ustručavali ploviti u slučaju malo jačeg vjetrova. Osim toga, i osobna sigurnost i udobnost putnika bila je na niskom stupnju. Putnici II. razreda bili su zbijeni i morali su po ružnom vremenu držati kišobran iznad glave jer je preko krova dolazila voda, a putnici III. razreda nisu uopće imali zaklon od vjetrova i kiše.⁴⁰

Početkom lipnja 1915. u parobrodarski promet u splitskom okružju uključuje se i Zadružna plovidba iz Omiša parobrodom *Juraj Šubić*. Uvela je svakodnevnu prugu (osim nedjelje) između Pučišća, Omiša, Postira, Supetra i Splita i natrag, i to na vlastiti rizik. Na taj je način Zadružna plovidba znatno olakšala život bračkom pučanstvu, a unatoč nestašici ugljena i osoblja nije povisila cijenu prijevoza. Kasnije je luka Povelje ispuštena iz reda plovidbe, a parobrod je noćio u Omišu, odnosno Pučišćima. Nažalost, nakon malo više od mjesec dana pruga je obustavljena, i to zbog kvara na stroju parobroda, pa su se Bračani ponovno našli u izuzetno teškoj situaciji, prvenstveno zbog loših veza sa Splitom.⁴¹

Krajem srpnja odobren je plovidbeni red za parobrode *Kozjak* i *Soko* u vlasništvu Kaštelanske plovidbe iz Kaštel Sućurca. Parobrodi su povezivali Trogir i okolna mjesta sa Splitom. Kako su sve kaštelanske luke proglašene *mrtvim lukama* i u njima je bilo zabranjeno pristajanje, a s obzirom na velik broj putnika koji je radi posla morao dnevno dolaziti u Split, učinjena je iznimka. Kaštelanski parobrodi mogli su pristajati u kaštelanske luke, ali uz nadzor i plaćanje troškova nadzora.⁴² Kasnije je iznimka učinjena i za tri plovila (*Levantina*, *Elena* br. 16 i *Nikola* br. 19), koji su od 1. listopada prevozili putnike iz Kaštel Sućurca preko Vranjica do Pijata u splitskoj Sjevernoj luci, ali uz opasku da će, u slučaju najmanjeg nereda, *brodarenje biti beziznimno ukinuto i seljani će si morati tražiti druge puteve za saobraćaj za i iz Splita*.⁴³

Dok je pristajanje parobroda u splitskoj luci bilo dobro regulirano, dolazak jedrenjača i putnika koji s njima stižu, odvijao se u početku bez ikakvog nadzora. Stoga je C. k. Lučko zdravstveno poglavarstvo u Splitu posebnom okružnicom reguliralo njihovo pristajanje u luci.⁴⁴ Poglavarstvo je posebnom okružnicom nastojalo još bolje urediti pitanje plovidbe, tražeći od podređenih ureda strogo poštivanje odredaba Pomorske vlade. Naime, često su niži lučki uredi pogodovali neredovitim parobrodima, koji su u luku dolazili bez obzira na odredbe, i noću, izdajući im brodske isprave i noćni znak iako su znali da time čine prekršaj.⁴⁵

Inače, građa pohranjena u splitskom Državnom arhivu pridonosi, iako ne u potpunosti, boljem poznavanju tadašnjih ratnih okolnosti. Svi lučki uredi uredno su vodili popise svih primljenih akata (Pomorske vlade, C. k. Lučkog zdravstvenog poglavarstva u Splitu i drugih organa) i o tome slali mjesečno izvješće nadređenom organu. Zahvaljujući tim izvješćima, *sinopsisima*, doznajemo za zatvaranje za plovidbu kanala između Šolte i Drvenika, prolaza Splitska vrata te više luke. Uredi su primali različite naputke: o vladanju u slučaju evakuacije, o akciji pregleda svih trgovačkih brodova nacionalne zastave kako bi se utvrdilo ima li na njima bakra, o novčanoj nagradi koju je davala Ratna mornarica za uništenje mina, o obvezatnom uvođenju međunarodnih signala na parobrodima, popisu *morskih bjegunaca*, o siluetama stranih podmornica i sl.⁴⁶

GODINA 1916.

Početak godine je zbog nedostatka ugljena došlo do kraćeg zastoja u plovidbi parobroda društva *Dalmatia*, ali se situacija ubrzo normalizirala pa se promet nastavio odvijati na uobičajen način.⁴⁷ U veljači je utvrđen novi

raspored putovanja iz Kaštelanskog zaljeva i natrag. Parobrodi i jedrenjaci koji iz Splita idu u Kaštelanski zaljev pridružuju se motornom čamcu koji iz Splita polazi točno u 7 sati ujutro. Brodovi koji iz Splita polaze u 13 sati pridružuju se motoru koji polazi u isto vrijeme. Brodovi koji iz Kaštelanskog zaljeva idu za Split moraju se naći ujutro u 7.30 sati, odnosno u 13.30 poslije podne na rtu Marjana i zatim slijedili motorni čamac do Splita. Prolaz bez pratnje peljara bio je strogo zabranjen.⁴⁸

Pomorsko okružno zapovjedništvo u Šibeniku odobrilo je redove plovidbe za parobrode društva *Dalmatia* i splitskog društva *Jadran*, ali nam oni nisu poznati. Naime, C. k. Lučko zdravstveno poglavarstvo u Splitu svojom naredbom je *zabranilo svako javno izlaganje voznih redova parobrodarskih pruga*.⁴⁹ Ipak, zahvaljujući arhivskoj građi u mogućnosti smo, barem djelomično, rekonstruirati pruge i parobrode koji su plovili tijekom 1916. godine. Parobrodi društva *Dalmatia* održavali su vezu s otokom Visom (*Jadro*), Starim Gradom na Hvaru (*Mosor*), Metkovićem (*Lussin* i *Velebit*) itd. Parobrod *Petar Zrinski*, u vlasništvu korčulanske Obalne plovidbe *Hum*, održavao je vezu između Vele Luke i Hvara. Plovili su i parobrodi Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva: *Croatia* je plovila na pruzi Rijeka - Split - Metković, *Brasso* na pruzi Rijeka - Split - Brač - Jelsa, a *Daniel Erno* na pruzi Rijeka - Split - Omiš.⁵⁰

Kako su parobrodi uz putnike krcali i veće količine tereta (uglavnom za opskrbu stanovništva), putnicima je postajalo sve neudobnije. Tako je npr. putnički parobrod *Kozjak* postao *teretni*. Vreće, bačve i sanduci zauzeli su sve dijelove broda, maknute su klupe za putnike III. razreda pa su oni morali sjediti na vrećama ili sanducima, a putnici I. i II. razreda preskakali su robu po palubi i hodnicima da bi mogli doći u brodski salon.⁵¹

Pomorska vlada je i dalje, unaprijed za cijeli mjesec, dostavljala noćne znakove za plovidbu te donosila različite akte u skladu s ratnom situacijom. Kao kuriozitet navodimo Okružnicu iz veljače 1916. godine *glede imena brodova i lađa politički tendenciozna*. C. k. Lučko zdravstveno otpravništvo u Milni na Braču izvijestilo je C. k. Lučko zdravstveno poglavarstvo u Splitu da kod njih postoji samo jahta, vlasništvo Petra Botteriija, po imenu *Newton*, *koje je bilo nadjenuto mnogo godina prije rata a ime je poznatog engleskog učenjaka*.⁵²

Tijekom godine 1916. sve više se počinje osjećati nedostatak pomoraca na brodovima male obalne plovidbe budući da su mnogi od njih bili mobilizirani.

Iako su potrebe za tim kadrom bile izuzetno velike, u veljači su obustavljeni pomorski tečajevi za zapovjednike obalne plovidbe, što je izazvalo negodovanje. U rujnu su lučke vlasti izdale naredbu kojom traže da se prijave svi kapetani i poručnici trgovačke mornarice, strojari i druge osobe do 60 godina starosti koji imaju *matrikulu* kako bi mogli zamijeniti mobilizirane pomorce.⁵³

Iako to zahtjeva posebnu obradu, samo bilježimo i prve napade na parobrode male obalne plovidbe. Početkom svibnja napadnut je parobrod *Dubrovnik*, vlasništvo Dubrovačke plovidbe, koji je plovio od Splita prema Dubrovniku. Francuska podmornica torpedirala ga je kod Sućurja na otoku Hvaru. Smrtno je stradalo 12 ljudi, članova posade i putnika. Dana 1. lipnja na putu od Zadra prema Splitu torpediran je nenaoružani parobrod *Biokovo* društva *Dalmatia*, ali na sreću bez posljedica. Nekoliko dana kasnije, kod otoka Dolfina, talijanska podmornica torpedirala je *Lloydov*, također nenaoružan, parobrod *Albanien*. Tom prigodom poginulo je pet osoba.⁵⁴

ZADNJE RATNE GODINE (1917. - 1918.)

Nije bilo značajnijih promjena u odvijanju parobrodarskog prometa. Krajem prosinca 1916. godine *Kozjak* je prestao ploviti između Trogira i Splita radi odlaska na redoviti remont i čišćenje. Nakon mjesec dana ponovno je preuzeo prugu. Vlasnik broda, Kaštelanska plovidba, tih je dana planirala preseliti svoje sjedište iz Sućurca u Split i nabaviti još jedan, veći parobrod.⁵⁵ Kada je u studenom 1917. godine *Ministarstvo javnih djela* zabranilo upravi društva *Promina* opskrbljivanje parobroda ugljenom, prestao je ploviti *Kozjak*, na veliku žalost Splita i Trogira.⁵⁶

Parobrod *Dražica*, vlasništvo Korčulanske parobrodarske plovidbe, počeo je od 1. siječnja 1917. ponedjeljkom održavati prugu Korčula-Split, s pristajanjem u Makarskoj. Za eventualno pristajanje određen je veći broj manjih luka. Isti parobrod četvrtkom je plovio između Korčule i Gruža, a subotom između Korčule i Metkovića.⁵⁷

Od 1. svibnja 1917. parobrod *Knez* plovio je ponedjeljkom, utorkom, srijedom i četvrtkom u 5.30 iz Omiša za Split, gdje je stizao u 8 sati. Na putu je pristajao u Dugom Ratu i Malom Ratu, Krilu i Sv. Martinu. Iz Splita je za Omiš polazio u 15 sati. Subotom je plovio od Omiša, preko Dugog Rata i Malog Rata, Supetra i Sutivana do Splita.⁵⁸

Parobrod *Jadro* i dalje je plovio na pruži Split - Vis - Komiža dva puta tjedno, i to ponedjeljkom i četvrtkom. Iz Splita je polazio u 4 sata ujutro, a u Komižu stizao u 15.45. Komiža je tako samo jedan put tjedno, i to ponedjeljkom, bila povezana sa Splitom Ponedjeljkom je brod pristajao i u Sumartinu, Bolu, Hvaru i Visu, a četvrtkom u Supetru, Sumartinu, Jelsi, Starom Gradu, Hvaru i Visu kao posljednjoj luci. Iz Komiže se parobrod utorkom vraćao u Split, a iz Visa petkom. Krajem godine došlo je do izmjena u redu plovidbe, ali je Komiža i dalje ostala povezana sa Splitom samo jedan put tjedno.⁵⁹ *Dalmatia* je u prosincu 1917. godine, osim višeke, održavala još tri pruge, i to: Split - Stari Grad, Split - Šolta i Split - Metković.⁶⁰ Unatoč ratnim teškoćama društvo *Dalmatia* uspješno je završilo 1916. godinu. Imalo je dobit od 211.758,66 kruna. pa je određena i dividenda po dionici u iznosu od 8,40 kruna.⁶¹ Tijekom 1917. godine splitski je tisak pratio pokušaj fuzioniranja Parobrodarskog društva *Jadran* s *Dalmatiom*, koje se nije ostvarilo.⁶²

Približavanje kraja rata može se osjetiti i po ponovnom organiziranju izleta parobrodom. Tisak je zabilježio dva izleta: prvi, krajem travnja, *Almissom* iz Splita za Omiš i drugi, *Knezom*, iz Omiša, preko Splita u Supetar.⁶³

Nedostatne parobrodarske veze su i tijekom 1918. godine izazivale negodovanje stanovnika otoka Brača i Komiže. Posebno je teško bilo u Makarskom primorju, gdje je prestao ploviti parobrod iz Metkovića za Split koji je pristajao u Makarskoj, Igranima, Zaostrogu i Gradcu. Zbog toga su putnici iz Metkovića bili primorani obilaziti cijeli poluotok Pelješac kako bi došli do Makarske.⁶⁴

Za razliku od *Dalmatie* koja je obustavila tu prugu, Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo održavalo je dva puta tjedno brzu prugu između Rijeke i Kotora s pristajanjima u Zadru, Splitu, Korčuli i Gružu. Plovili su parobrodi *Salona* i *Gödöllo*.⁶⁵

Krajem svibnja, C. k. Pomorska vlada se iz Graza vratila u Trst.⁶⁶ Jedini podatak o primanjima pomoraca za vrijeme rata, koji su unatoč brojnim opasnostima nastojali redovito održavati parobrodarske veze, postoji iz lipnja 1918. godine, kada je *Dalmatia* povisila *ratni povisak* na plaću kapetanu i strojarima sa 60 na 80 %.⁶⁷ Iako su se brojili zadnji dani rata, splitsko Lučko poglavarstvo je i dalje brinulo o sigurnosti plovidbe. U srpnju je svima bilo zabranjeno noću ulaziti i izlaziti iz splitske luke te pristupiti rtu Sustipan. *Prekršitelji su se izlagali pogibelji da budu uništeni topovskim hicima*.⁶⁸

Kao znak novog doba tisak je zabilježio da je Niko Kovačić pok. Špira, zapovjednik parobroda *Kozjak*, prvi, krajem kolovoza 1918. godine, uveo hrvatsko zapovijedanje na parobrodu.⁶⁹

KRATICE

DAS Državni arhiv u Splitu

BILJEŠKE

- ¹ Oliver Fijo: *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918*. Zadar 1962., 140.
- ² *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997*. Rijeka 1997., 54-55, 79.
- ³ *Bijela flota...*n. dj. 182.
- ⁴ O. Fijo: n. dj. 138; Velimir Urlić: *U spomen 1914. - 1918. Makarsko primorje*. Makarska 2007., 26.
- ⁵ *Bijela flota...*, n. dj. 99.
- ⁶ Isto. 99-100.
- ⁷ Zakon od 23. februara 1907. (44) o podupiranju trgovačke mornarice i promicanju građenja brodova; Naredba ministarstva trgovine i ministarstva financija od 3. jula 1907. za provođenje Zakona... List državnih zakona kraljevine i zemlje zastupane u carevinskom vijeću - godina 1907.
- ⁸ *Zbirka važnijih međunarodnih konvencija iz pomorskog javnog prava*. Sredio Drag. A. Marinković, Zemun 1935.,17-45.
- ⁹ Djelovala je kao posrednik preko kojeg je Ministarstvo trgovine provodilo državne zakone i upravne poslove u pomorstvu i trgovačkoj mornarici. Središnja vlast je preko Vlade provodila nadzor nad svim lučkim uredima, pomorskim zdravstvom i lazaretima. Uređivala je i nadzirala pomorsku plovidbu, ribarstvo, lučke radove itd. Vlada je djelovala i tijekom rata, ali nije pobliže poznato u kakvim okolnostima. Stanko Piplović: *Pomorska vlada u Trstu*. Godišnjak njemačke zajednice DG Jahrbuch.vol. 20, Osijek 2013., 320-322, 331.
- ¹⁰ *Annuario Marittimo per l'anno 1913/LXIII*. Trst 1913., 158-159.
- ¹¹ DAS, fond Lučka kapetanija Split, kutije 96-127 (Državni arhiv Split).
- ¹² Darko Gulin: *Ratna luka Šibenik*. Šibenik 2011., 354.
- ¹³ *Krvavo Europejsko kolo*. Naše jedinstvo, Split 4. VIII. 1914., 1.
- ¹⁴ *Bijela flota...*n.dj. 83.; '*Dalmatia*' parob. društvo. Naše jedinstvo, Split 14. VIII. 1914., 1.
- ¹⁵ *Austrijski Lloyd obustavio...* Narodni list, Zadar 5. VIII. 1914., 3.
- ¹⁶ O katastrofi *Barona Gautscha* pisano je u više navrata. Najnoviji je knjiga-katalog izložbe *Baron Gautsch 1914. - 1918. Prva žrtva Prvog svjetskog rata u Istri*, autorice Katarine Pociđić, iz Povijesnog i pomorskog muzeja Istre u Puli, Pula 2014.
- ¹⁷ *Saobraćaj bio obustavljen...* Narodni list, Zadar 19. VIII. 1914., 3; *Privremeni plovidbeni raspored*. Narodni list, Zadar 22. VIII. 1914., 2.
- ¹⁸ *Domaće viesti. Pruge od Rijeke*, Narodni list, Zadar 2. IX. 1914., 2; *Parobrodarske pruge*. Narodni list, Zadar 12. IX. 1914., 2.

- ¹⁹ *Ladje plove između Spljeta...* Naše jedinstvo, Split 18. VIII. 1914., 1.
²⁰ DAS, kutija 101; 105.
- ²¹ *Zabranjena plovidba.* Narodni list, Zadar 30. IX. 1914., 2; *Pomorska vlada izdala naredbu.* Narodni list, Zadar 28. X. 1914., 2.
- ²² *U ovom mjesecu dvije Lloydove pruge.* Narodni list, Zadar 5. XII. 1914., 3.
- ²³ Dopis predsjednika *Dalmatie* Lučkom poglavarstvu u Splitu od 15. IV. 1915., DAS, kutija 103.
- ²⁴ DAS, kutija 102.
- ²⁵ *Parobrod izmakao pogibelji.* Narodni list, Zadar 2. I. 1915., 3. U siječnju je tako talijanski parobrod *Varese* kod Pule udario u minu; spasio se samo jedan čovjek. *Domaće viesti.* Narodni list, Zadar 20. I. 1915., 2.
- ²⁶ DAS. Obavijesti i brzojavi o uručenim znakovima raspoznavanja nalaze se u različitim kutijama budući da su se koristili tijekom svih ratnih godina.
- ²⁷ *Zabranjeno razsvjetljivanje.* Narodni list, Zadar 27. II. 1915., 2; Oglas općinskog upravitelja Split od 28. II. 1915. DAS, kutija 102.
- ²⁸ *Bračana je dosta u gradu.* Naše jedinstvo, Split 5. I. 1915., 1; *Brač.* Naše jedinstvo, Split 29. I. 1915., 2; *Ništa od predviđenih pruga.* Naše jedinstvo, Split 3. III. 1915., 2; *Za saobraćaj.* Naše jedinstvo, Split 12. II. 1915., 2.
- ²⁹ *Parobrodarske pruge.* Narodni list, Zadar 5. I. 1915., 3.
- ³⁰ *Pruga Trst - Gruž.* Narodni list, Zadar 10. IV. 1915., 3.
- ³¹ *Saobraćaj s otocima.* Narodni list, Zadar 12. V. 1915., 3.
- ³² *Iz Lastova.* Narodni list, Zadar 8. V. 1915., 2.
- ³³ *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo revidiralo red plovidbe.* Narodni list, Zadar 12. V. 1915., 2-3; *Pruge Ungaro-croate.* Narodni list, Zadar 12. VI. 1915., 3.
- ³⁴ *Iz Makarskog primorja.* Naše jedinstvo, Split 7. VII. 1915., 2; *Velike neprilike radi parobroda.* Narodni list, Zadar 22. X. 1915., 3.
- ³⁵ *Obustavljen je cijeli poštanski saobraćaj.* Naše jedinstvo, Split 29. V. 1915., 2; *Bez komunikacija.* Narodni list, Zadar 29. V. 1915., 2. Dopis upućen C. k. Lučko zdravstvenom poglavarstvu u Splitu 19. II. 1916. DAS, kutija 113.
- ³⁶ *Iz Bole.* Narodni list, Zadar 25. IX. 1915., 2.
- ³⁷ DAS, kutija 108. *Na znanje putnicima.* Naše jedinstvo, Split 13. XI. 1915., 2.
- ³⁸ *Odredbe o ukrcaju na ladje.* Narodni list, Zadar 27. III. 1915., 2; *Na parobrodima Dalmatie...* Naše jedinstvo, Split 16. XI. 1915., 2.
- ³⁹ *Na znanje.* Oglas agencije društva Dalmatia. Naše jedinstvo, Split 13. IX. 1915., 1; *Tužbe putnika.* Narodni list, Zadar 3. III. 1915., 2.
- ⁴⁰ *Vožnja na parobrodima Dalmatie.* Narodni list, Zadar 29. XI. 1915., 2.
- ⁴¹ *Iz Supetra.* Naše jedinstvo, Split 14. VI. 1915., 2; *Iz Supetra pišu.* Naše jedinstvo, Split 28. VII. 1915., 1. DAS, kutija 107; Dopis Zadružne plovidbe.
- ⁴² DAS, Razni dopisi vezani za uspostavu plovidbe, kutija 107.
- ⁴³ DAS, Provizorni raspored brodova za prevoz putnika u Kaštel Sućurcu, kutija 115.
- ⁴⁴ Veći jedrenjaci morali su se usidriti u zapadnom dijelu luke i čamcem odmah doći do Ureda kako bi dobili slobodan pristup. Manja plovila, kao i ona bez čamca, *časovito* su

- pristajala pred Uredom radi predaje brodskih isprava *službujućem peljaru*. DAS, Okružnica od 27. VII. 1915., kutija 107.
- ⁴⁵ Okružnica *Uređenje plovitbe* od 20. VII. 1915. DAS, kutija 106.
- ⁴⁶ DAS, fond Lučka kapetanija Split, kutije 96-127 (1914.-1918.).
- ⁴⁷ *Viesti iz grada i okolice*. Narodni list, Zadar 14. I. 1916., 2.
- ⁴⁸ Novi raspored za putovanja iz i za Kaštelanski zaljev. DAS, kutija 113.
- ⁴⁹ Odluka C. k. Lučko zdravstvenog poglavarstva od 14. VII. 1916. DAS, kutija 116.
- ⁵⁰ DAS, kutije 113, 114, 115, 118.
- ⁵¹ Dopis c. k. Lučko zdravstvenog otpravništva Kaštel Novi od 14. VI. 1916. DAS, kutija 115.
- ⁵² Dopis ureda u Milni od 20. II. 1916., DAS, kutija 113.
- ⁵³ *Pomorski tečaj*. Narodni list, Zadar 11. III. 1916., 2; *Poziv mornarima*. Narodni list, Zadar 1. IX. 1916., 2.
- ⁵⁴ *Siluriranje Dubrovnika*. Narodni list, Zadar 17. V. 1916., 2; *Napad neprijateljske podmornice na obalni parobrod 'Biokovo'*. Smotra dalmatinska, Zadar 21. VI. 1916., 2; *Radi torpedovanja 'Biokova' i 'Albanien'*. Narodni list, Zadar 29. VII. 1916., 2.
- ⁵⁵ *Parobrod 'Kozjak'*. Naše jedinstvo, Split 22. I. 1917., 1; *O Kaštelanskoj plovidbi...* Naše jedinstvo, Split 30. I. 1917., 1-2.
- ⁵⁶ *Između Splita i Trogira*. Naše jedinstvo, Split 10. XI. 1917., 2.
- ⁵⁷ Red plovidbe parobroda *'Dražica'*. DAS, kutija 120.
- ⁵⁸ *Poljička parobrodarska plovba, Vozni red*. DAS, kutija 122.
- ⁵⁹ Red plovidbe parobroda *'Jadro'*. DAS, kutija 120. Dopis C. k. Lučko zdravstvenog izloženstva Komiza od 10. XII. 1917., DAS, kutija 125.
- ⁶⁰ *Pruge Dalmatie u prosincu*. DAS, kutija 125.
- ⁶¹ *Dalmatia...* Naše jedinstvo, Split 25. VI. 1917., 2.
- ⁶² *Parobrodarsko društvo 'Jadran'*. Naše jedinstvo, Split 23. VII. 1917., 2; *Opet sjednica radi fuzije*. Naše jedinstvo, Split 5. IX. 1917., 2; *Parobrodarsko društvo 'Jadran'*. Naše jedinstvo, Split 10. IX. 1917., 2.
- ⁶³ *Izlet*. Naše jedinstvo, Split 21. IV. 1917., 2; *Izlet*. Naše jedinstvo, Split 26. VI. 1917., 2.
- ⁶⁴ *Plovidbeni nered u Primorju*. Novo doba, Split 5. VII. 1918., 3.
- ⁶⁵ *Brza parobrodarska pruga...* Naše jedinstvo, Split 16. III. 1918., 2.
- ⁶⁶ *C. k. Pomorska vlada*. Naše jedinstvo, Split 15. VI. 1918., 2.
- ⁶⁷ *Parobrodarsko društvo 'Dalmatia'...* Naše jedinstvo, Split 24. VI. 1918., 1.
- ⁶⁸ *Zabrana izlaženja iz luke po noći*. Naše jedinstvo, Split 13. VII. 1918., 2.
- ⁶⁹ *Sa parobroda 'Kozjak'*. Naše jedinstvo, Split 29. VIII. 1918., 3.

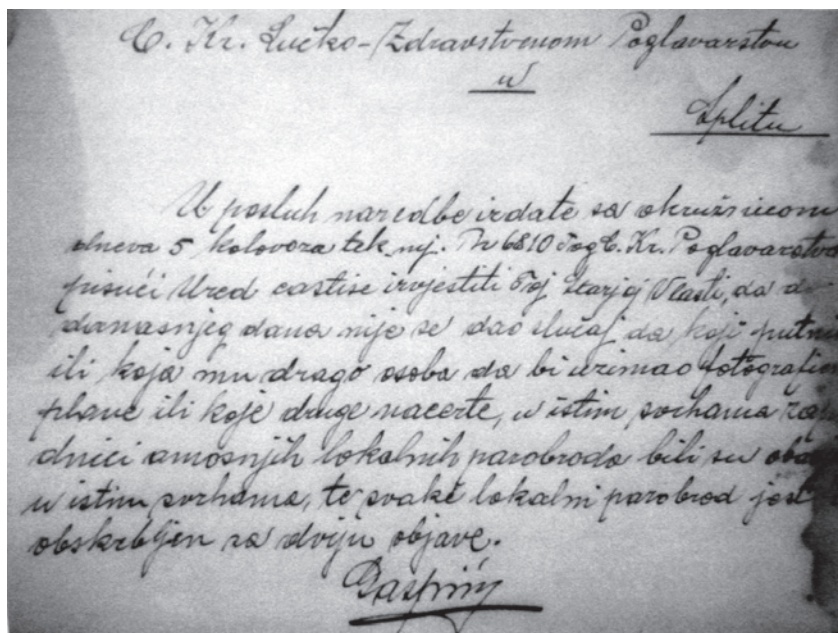
STEAMSHIP TRAFFIC IN SPLIT IN THE FIRST WORLD WAR

Summary

The life during the First World War in Split and its greater area has never been the subject of this type of research before. Therefore only some aspects of its impact on the life of the city in light of steamship traffic are discussed in this paper. Steamship connections between Split and the nearby islands and ports were well-established even before the war.

Steamship traffic was established and subsequently organized by *Austrian Lloyd, the Croatian-Hungarian Steamship Association* (Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo), *Dalmatia – a steamship association*, et al. Some ships were requisitioned at the beginning of the war and some were taken out of service and kept in a safe place. Only smaller and older steamships remained in service. Available resources revealed complaints on the part of passengers in terms of the conditions aboard the steamships owned by *Dalmatia*. The steamship traffic went through different stages during the war: after it had been discontinued in the first days of war, it was re-established and, despite all difficulties, proceeded without major restrictions throughout the war.

Government bodies, such as maritime authorities in Split and Trieste, co-operated with military authorities. Both military authorities and government bodies were in charge of safety at sea.



Slika 1. Izvješće Lučko zdravstvenog izaslanstva Hvar o provođenju Okružnice C. k. Pomorske vlade o zabrani fotografiranja



Slika 2. Parobrodi društva 'Dalmatia' u splitskoj luci



Slika 3. Parobrod 'Makarska' društva 'Dalmatia' u Starom Gradu



Slika 4. Lloydov parobrod 'Almissa' u Trogiru



Slika 5. Parobrod u Trogiru