

BRODARSTVO OTOKA LOŠINJA OD ZALAZA JEDRENJAKA DO OSNUTKA "LOŠINJSKE PLOVIDBE" (Prilog povijesti pomorstva Lošinja u prvoj polovici 20. stoljeća)

UDK 656.61 + 347.79) : 949.71 Lošinj

Izvorni rad

U spomen Branku Kojiću, koji svojim djelom trajno zaduži Lošinjane, one koji svoj otok ljube iznad svega.

Sažetak

Dosadašnja razmatranja o povijesnom razvoju brodarstva na otoku Lošinj u uglavnom se odnose na progres brodarstva na jedra u prošlom i aktivnost poduzeća "Lošinjska plovidba" u drugoj polovici ovog stoljeća. Razdoblje između ta dva značajna povijesna i gospodarska stanja gotovo da nije dotaknuto, a bio je to vrlo osobit period s obzirom na političke i tehničko-tehnološke prilike i promjene. Kako je težnja ovog priloga da se pronikne u vrijeme od posljednjih jedrenjaka do osnutka "Lošinjske plovidbe", uzeti su u obzir događaji dvaju svjetskih ratova koji su sudbonosno utjecali na položaj Lošinja u brodarstvoj povijesti hrvatskog primorja i sjevernojadranskog otočja, ali i epohalni prijelaz s jedra kao pogonskog sredstva na parni stroj i motor s unutrašnjim izgaranjem.

Po završetku prvoga svjetskog rata otok Lošinj (s Cresom), nakon raspada austrougarske države, potpada pod upravu Kraljevine Italije, dok ostalo sjevernojadransko otočje (Krk, Rab, Pag) i sjeverno hrvatsko primorje ulaze u sastav nove, jugoslavenske države. Brodovi sve više prelaze u Trst (i Veneciju), gdje su sjedišta raznih lošinjskih brodarskih udruga, a u Malom Lošinjju ostaje samo simbolično poneka jedinica tih istih brodovlasnika koji su preselili s otoka u središta veće gospodarske moći i napretka. Za brodovima i brodovlasnicima ide i većina posada - kapetani, časnici, mornari, ložači. Ali, kako otok Lošinj i pripadajući mu arhipelag, bez obzira na promjenu država i vlastodržaca, pripada povijesno, zemljopisno i etnički Republici Hrvatskoj, svako je istraživanje i objavljivanje korak naprijed u težnji da se

obuhvati pomorska povijest u Hrvata. Štoviše, ne samo brodovlje koje sjedištem pripada Malom Lošinjju, već i ono sa sjedištem udruge u Trstu, Veneciji ili Rijeci, a vlasništvo mu je lošinjskog podrijetla, čini sastavni dio gospodarske i tehničke povijesti brodarstva koje su razvili poduzetni i marljivi ljudi s Lošinja.

I.

Početak ovog stoljeća sa svjetske su pozornice nestali zauvijek posljednji jedrenjaci čuvene lošinjske mornarice na jedra, svojedobno jedne od vodećih na Jadranu. iako sporo i nevoljko, jedrenjaci napuštaju svjetska tržišta i odlaze trajno, poraženi u tehnološkoj borbi s parnim pogonom i parobrodima. Tako je bilo na svim svjetskim morima, pa je ta sudbina snašla i Mali Lošinj i njegove brojne brodovlasnike. Još 1891. godine ovdje je bilo u plovidbi 30 jedrenjaka s 15 514 tona, a 1900. još samo njih šest s 3 253 tona nosivosti, dok je 1903. na Lošinjju samo pet jedrenjaka s 5 728 tona. Posljednji trzaj i pokušaj da se održe takvi brodovi uslijedio je nabavkom tri čelična klipera u Engleskoj za konzorcij u Velom lošinjju, na inicijativu kap. Francesca Leve. Bili su to nava "Alba", bark "Contessa Hilda" i nava "Francesca Giuseppe I"¹. Ti posljednji jedrenjaci koje je, uz navu "Sava", Lošinj poslao na oceane, hrabro su se upleli u pomorski promet i uspjeli održati nekoliko godina.

No, već 1907. nava "Francesco Giuseppe I" biva prodana u inozemstvo, dok se nava "Alba" 1908. godine potaplja. Konačno, 1909. godine prodaje se i bark "Contessa Hilda". Poslije njih ostaje u plovidbi do 1911., kad se prodaje u inozemstvo, ipak još jedan veliki jedrenjak u vlasništvu Lošinjana, a to je škuner "Ettore M." od 460 tona nosivosti, sagrađen 1892. u Chioggii².

Ti veliki čelični jedrenjaci bili su namijenjeni prijevozu salitre iz čileanskih luka za Jadran i njihova putovanja bila su vezana za prolaz oko Rta Horna ako su plovili prema zapadu (*West Bound*), ili oko Rta dobre nade, ako su odabrali istočni smjer (*East Bound*). Osobito je bilo

* mr. Julijano Sokolić
Lošinjska plovidba,
Mali Lošinj

potrebno neponovljivo iskustvo i rijetko umijeće pri obilasku oko najjužnijeg rta Latinske Amerike, rta Horna. Bio je to pomorski prijelaz pun iznenađenja, naglih promjena vremena i vjetrova, između hridi s jedne i ledenih santa s druge strane. O tim brodovima i opasnim putovanjima ostale su zabilježene uspomene još donedavno živih, posljednjih pomoraca koji su vladali jedriljem prekooceanskih brodova³. Zbog neponovljivosti tih brodova i njihove povijesne važnosti u cjelokupnom razvoju brodarstva na Lošinj, pa tako i na istočnojadranskoj obali, vrijedi se malo potanje zadržati na njihovim pojedinačnim sudbinama.

Nava "Alba" kupljena je 1901. godine u Norveškoj i ulazi u našu trgovačku mornaricu kao nava "Hebe". Izgrađena je bila 1873. godine u Sunderlandu, u Engleskoj; dugačka je bila 73,16 m, a široka 11,58 m i imala je 1 499 brt. Luka pripadnosti joj je Veli Lošinj, a posada joj je imala 20 članova. Vlasnikom su bili lošinski brodovlasnik Francesco Leva s još 56 karatista. Prvim zapovjednikom nave "Albe" bio je Marko O. Martinolić iz Malog Lošinja, koga su naslijedili također Lošinjani Felice B. Cosulich i Anton Uzigović. Brod je stradao u brodolomu 1908. godine.

Bark "Contessa Hilda" (bivši engleski "Blairgowrie") sagrađen je 1875. godine u Glasgowu, u Škotskoj; imao je 1 646 brt, a bio je i dugačak 76,81 m i širok 11,67 m. Luka pripadnosti bila je Veli Lošinj, a na brodu je bilo 17 članova posade. Vlasnik do 1907. bio je Francesco Leva s još 58 karatista, a dalje kao predstavnik konzorcija istaknut je kap. Clodoveo Budinich, također iz Velog Lošinja. Prvim zapovjednikom bio je poznati i vrtni pomorac kap. Aldebrand Petrina, koga je smrt zadesila u Iquiqueu 1906. godine, u Čileu. Upravo na svom posljednjem putovanju pod zapovjedništvom kap. Petrine taj je brod postavio svojevrtni rekord izjedrivši od Trsta do Taltala (Čile) mimo Rta dobre nade 19 tisuća milja u svega 94 dana. Po smrti kap. Petrine zapovjedništvo preuzima dotadašnji prvi časnik kap. Ivan Dinko Volarić iz Vrbnika, a potom kap. Branko Širola do 1908., do prodaje broda u Genovi.

Nava "Francesco Giuseppe I" (bivša engleska "Falls of Afton"), posljednji lošinski *Caphorner*, tj. brod koji je oplovio Rt Horn, sagrađena je 1882. u Glasgowu. bio je to brod s 1 924 brt, dužine od 84,35 m, a širok 12,5 metara. Luka pripadnosti mu je bila Veli Lošinj, a na brodu su bila 24 člana posade. Vlasnikom je bio konzorcij Francesca Leve s 52 karatista iz Velog Lošinja, a zapovjednikom kap. Ivan Rodinis iz Malog Lošinja. Godine 1907. ta je nava prodana u inozemstvo.

Mali Lošinj bio je luka pripadnosti i za navu "Sava" (bivša engleska "Gryfe"), koja je pripala tršćanskim brodovlasnicima, braći Cosulichima, Jazbicu, Miklaušiću, Četkoviću i Basevi. Izgrađena je 1866. godine u Greenocku, dužine od 63,12 m, a širine od 10,24 m, s 1 128 brt. Na brodu je bilo ukrcano 14 članova posade, a zapovjednicima su bili četvorica Martinolića - Ivan, Marko, Federik i Ivan. E. Nava "Sava" svoje je posljednje putovanje dovršila 1905. godine, kad je prodana u inozemstvo.

Tako se odvija priča o nekadašnjim lošinskim jedrenjacima s konca 19. i početka 20. stoljeća, koji su uglavnom u svojim skladištima prevozili glomazne terete i

čileansku salitru. Polako odlaze jedan za drugim, rasušeni paluba, zahrđalih bokova, nestajući posljednjom snagom svojih jedrilja prema Velim vratima ili put Glavine kod tršćanskog lazareta.

Nakon dugih godina propadanja trgovačke mornarice, austrougarska vlada je, na opetovane zahtjeve i apele brodovlasnika, donijela zakon o subvencioniranju obnove flote 27. prosinca 1893.⁴ Time se subvencionira gradnja novih parobroda od željeza ili čelika. To pridonosi porastu parobroda austrougarske trgovačke mornarice od 22 s 12 204 tone 1893. godine na 83 s 133 200 tona koncem 1903. godine.

Nova lošinska parobrodarska trgovačka flota započinje svoj uspon 1888. godine s parobrodom "Bolivarom" od 679 tona, vlasništvom sinova Candida Gerolimicha. Ista udruga 1889. godine nabavlja p/b "Quarnero" od 872 tone, a 1890. p/b "Adriatico" s 1 358 brt. Te iste godine brodovlasnici "Premuda Giov. i ortaci" nabavljaju parobrod "Matteo Premuda" s 1 106 tona tako da su te godine u Malom Lošinj, bila registrirana tri parobroda duge plovidbe s ukupno 3 336 tona.

Godine 1892. ulazi u lošinsku parobrodarsku flotu još brod "Mediterraneo" s 1 804 tone, vlasnika "Eredi C. cav. Gerolimich & C.". Ta je udruga dala značan poticaj napretku parobrodarstva Malog Lošinja, pa je ona povećavajući flotu do konca 1903. na devet brodova s 30 778, dostigla drugo mjesto među društvima slobodne plovidbe austrougarske mornarice.

Do konca 1896. broj parobroda duge plovidbe u Malom Lošinj, zadržao se na četiri jedinice, dok je daljnji razvoj izgledao ovako:⁵

Godina	Brodovlasnici	Parobrod	BRT	
1896/1897.	Eredi C. Gerolimich e C.	Adriatico	1 358	
		Mediterraneo	1 804	
		Principessa Cristiana	2 854	
		Quarnero	872	
	Premuda Giov. e soci:	Matteo Premuda	1 106	
		Luigia Premuda	1 253	
		Ukupno 6 brodova	9 147 brt	
1900.	Eredi C. Gerolimich e C.:	Adriatico	3 963	
		Atlantico	3 346	
		Florida	3 315	
		Pr. Cristiana	2 854	
		Quarnero	3 237	
	Cosulich Gius. A. e. s.:	Immacolata	3 318	
		Eredi Matteo e C.:	Robidia	2 519
			Ukupno 7 brodova	22 552
	1902/1903.	Eredi C. Gerolimich e C.:	Adriatico	3 963
			Arciduca Carlo Stefano	3 533
Atlantico			3 346	
Baltico			3 580	
Chlumecky			3 528	
Contessa Adelma			3 352	
Florida			3 315	
Pr. Cristiana			2 854	
Quarnero			3 237	

	Cosulich G.A. e soci:	Immacolata	3 318
		Perseveranza	3 563
	Eredi M. Premuda e C.:	Arciduchessa Maria Teresa	2 908
		Barone E. Vay	2 885
		Robidia	2 519
		Ukupno 14 brodova	45 901 brt

Iako se to ne odnosi strogo i samo na mornaricu s lukom pripadnosti na otoku Lošinj, o čemu je ovdje riječ, stoji činjenica da su brodovlasnici podrijetlom iz Malog Lošinja bili ti koji su dali snažan poticaj austrijskoj slobodnoj plovidbi. Tako su braća Cosulich sa sjedištem u Trstu (*Ditta Fratelli Cosulich e Consorti in Trieste*) posjedovali 1903. godinhe 13 parobroda, a nakon fuzije s udrugom "Austro-Americana" postali su, s 19 brodova, iste godine najjače poduzeće slobodne plovidbe u Austro-Ugarskoj.

U 1905. godini trgovačka mornarica koja pripada Malom Lošinj sastojala se od osam jedrenjaka, među kojima su i već spomenuti veliki kliperi, te od 17 suvremenih parobroda s 55 546 brt. Popis tih parobroda izgleda ovako:⁶

Brodivlasnik	Parobrod	BRT
1. Eredi Candido cav. Gerolimich:	Adriatico	3 950
	Arciduca	3 533
	Atlantico	3 346
	Baltico	3 667
	Chlumecky	3 528
	Contessa Adel.	3 352
	Florida	3 238
	Pr. Cristiana	2 854
2. Premuda Giov. L. e Consorti:	Arimatea	3 891
	Aristea	3 364
	Dorotea	2 547
3. Cosulich G.A. e soci:	Immacolata	3 271
4. Eredi Matteo Premuda e C.:	Arciduchessa Maria Teresa	2 886
	Barone E. Vay	2 885
	Robinia	2 485
5. Straulino Agostino:	Perseveranza	3 512

Parobrodarstvo je sobom donijelo prodor stranog kapitala, nelošinjškoga, pa je to osim ekonomskih izazvalo i duboke socijalne promjene na otoku Lošinj, jer kako se mijenja struktura vlasništva, tako se mijenja i sastav zapovjedničkog i mornarskog osoblja. Karatni tip vlasništva izumire, što teško pogađa veliki broj pomorskih obitelji, a promjena u sastavu zapovjedničkog i mornarskog osoblja zadaje težak udarac širokim slojevima pomoraca. Dok je u doba procvata plovidbe na jedra na Lošinj živjelo od pomorstva oko osam stotina što brodovlasničkih, što kapetanskih i mornarskih obitelji, ova nova mornarica nalazila se u rukama malog broja pojedinaca i parobrodarskih udruga.⁷

Dvije godine nakon toga se društvo "Eredi Candido cav. Gerolimich & Co." dijeli na dva neovisna dijela. Veći dio seli u Trst, a manji, od tri broda, pripada novom društvu "Lussino", sa sjedištem u Malom Lošinj. Parobrodarska udruga "Societa Anonima di Navigazione a vapore "Lussino" (Dampfschiffahrts Aktien-Gesellschaft "Lussino") osnovali su barun Oedon Vay de Vaya,

Leone Camalich, Antonio G. Cattarinich, Antonio S. Cattarinich, Valentino Dollenz, Carlo Koniger, Eustachio Tarabochia, dr. Felice Veth i Banca Commerciale Triestina iz Trsta. Osnivački kapital iznosio je 2 400 000 kruna, podijeljen na 6 000 dionica po 400 kruna svaka. Udruga je osnovana 1. siječnja 1907. pri Okružnom sudu u Rovinju.⁸

Godine 1911. vlasnik brodogradilišta u Malom Lošinj Marko Martinolić osniva brodarsko poduzeće "Societa Anonima di Navigazione a vapore Marco U. Martinolich" (Dampfschiffahrts Aktiengesellschaft Marco U, Martinolich) sa sjedištem u Malom Lošinj, čime se broj otočnih brodova povećava pa je pred početak prvoga svjetskog rata 1914. godine slika lošinj-ske flote ovakva:

Brodivlasnik	Parobrod	Nosivost broda
1. Marco U. Martinolich:	Africana	5 200
	Boheme	7 000
	Carmen	7 000
	Dinorah	6 500
	Erodiade	7 000
	Fedora	5 500
	Giconda	5 500
Iris	9 500...53 200	
2. Societa Lussino:	Florida	5 500
	Tirreno	6 500
	Mediterraneo	7 000
	Adriatico	6 000
	Contessa Adelma	5 500...30500
3. Eredi Matteo Premuda	Arcid. M. Teresa	4 500
	Gardenia	5 200
	Corsinia	7 000
	Barone E. Vay	4 500
4. Cosulich G. A. e soci:	Robinia	4 200...25 400
	Immacolata	5 500
5. Cosulich C. (Nerezine)	Perseveranza	5 500...11 000
	1. Eugenio	1 000... 1 000

Lošinj-ska mornarica ulazi u ratna događanja, dakle, s 21 parobrodom ukupne nosivosti od 121 100 tona.

Ratne operacije i njihove posljedice za lošinj-ske su brodove bile uzrok velikih teškoća i gubitaka. Tako je u poduzeću "Marco U. Martinolich" početkom 1916. godine situacija s brodovljem bila ovakva: brodove "Iris" i "Giconda" zaplijenili su Rusi, a "Sinorah" Francuzi, dok se "Carmen" nalazila kod Turaka. Dva broda - "Boheme" i "Fedora" bili su blokirani u Ferrolu, u Španjolskoj, "Erodiade" se nalazila u Buenos Airesu, a samo je "Africana" bio u domaćim vodama, u Malom Lošinj.¹⁰ Na kraju rata 1918. broj brodova pripadnosti u Malom Lošinj spao je na 14 jedinica.

- 0 -

Prvi svjetski rat i njegov politički završetak unosi u opće, demografske i ekonomske prilike Istre i istarskih otoka, gdje spada i Lošinj, bitnu promjenu. Otok Lošinj 1920. godine dolazi pod upravu Kraljevini Italije. U razdoblju od idućih dvadeset godina sva se politička i ekonomska struktura tih krajeva prekraja i prilagođuje novonastalim prilikama u sklopu gospodarske i ekonomske politike država između kojih su oni podijeljeni.

I pomorstvo istarskih otoka u tom političko-privrednom trenutku doživljava preorijentaciju. Pojavljuju se prvi motorni brodovi u brodarstvu male obalne plo-

vidbe, a jedrenjaci sve više napuštaju stari način plovidbe jedrima, te u trenucima tišina tegljenje brodskim čamcem.

Sporazumom Trumbić - Bertolini, potpisanim u Parizu 7. rujna 1920., od lošinjske trgovačke mornarice Italiji je pripalo:¹¹

1. Parobrodarska dionička udruga "Marco U. Martinolich" u Malom Lošinj u četiri parobroda i 17 707 brt;

2. Parobrodarska dionička udruga "Lussino" s četiri parobroda 16 138 brt;

3. Parobrodarska udruga "Liburnica" s tri parobroda i 10 561 brt.

Dakle, ukupno je Lošinj, točnije Mali Lošinj, unio u novu državu 11 parobroda sa sjedištem na tom otoku i 44 406 brt. Po završetku prvoga svjetskog rata prilike s brodovima u vlasništvu Lošinjana u Trstu bile su tragične jer je od 55 jedinica rat preživjelo jedva 30 što znači da ih je bilo čak 40 postotaka manje nego u predratnoj floti. Ali, ratne je rane trebalo izliječiti, a gubitke nadoknaditi, pa se nabavljaju polovni i gradi se novih tridesetak što parobroda što modernih motornih brodova, između kojih su se posebno isticali veliki putnički brodovi. Bili su to najveći i najsuvremeniji brodovi svog vremena u svijetu, a proizvod lošinjskoga poduzetničkog duha i rijetke marljivosti. Prvenac iz serije tih velebrodova bio je motorni brod "Saturnia", kojemu je porinuće u brodogradilištu u Monfalconeu bilo 29. prosinca 1925. Kad je zaplovio 1927. godine, bio je to tad najveći motorni brod na svijetu. Pokretale su ga dva četverotaktna dvoradna motora tipa Burmeister & Wain s po osam cilindara, koji su razvijali snagu od 20 000 KS (14 720 kW). Motori su bili izgrađeni u "Stabilimento Tecnico Triestino" u Trstu. Brod je bio dugačak 192,45 m, a širok 24,31 m, s 24 470 bruto registarskih tona. Mogao je odjednom prevesti 279 putnika u prvomu, 267 u drugomu, 309 u ekonomičnom i 1 352 u trećem razredu, dakle ukupno 2 137 putnika.

Na svoje prvo putovanje "Saturnia" krenula je točno u podne 21. rujna 1927. pod zapovjedništvom Lošinjani na kap. Roberta Stuparicha. Nakon što ga je veličanstveno ispratilo svekoliko pučanstvo Trsta, brod je, ploveći uz istarsku obalu, pred sunčev zalaz pozdravio i Lošinj, kolijevku brodovlasnika Cosulich i zapovjednika Stuparicha.

Lošinjsko pak brodarstvo, sa sjedištem udruga i brodova na otoku, počinje nakon uključenja u talijansku trgovačku mornaricu pratiti pomorsku prijevoznu politiku između talijanskih luka. Znatno dio se uključio u prijevoz drva i drvene građe iz jugoslavenskih u talijanske luke. Porast potrebna za brodskim prostorom potiče istarske vlasnike brodova male obalne plovidbe na nabavku brodova veće nosivosti. Stanje lošinjske trgovačke mornarice na dan 30. lipnja 1939., prema mjestu zavičajnosti vlasnika i sjedišta udruga izgledalo je ovako:¹²

Mjesto	P/b - brt	M/b - brt	M/j - brt	Ukupno brod - brt
Mali Lošinj	1 - 1 434	3 - 5 084	./.	4 - 6 518
Nerezine	./.	14 - 1 368	4 - 256	18 - 1 624
Sv. Jakov	./.	./.	2 - 333	2 - 333
Ukupno	1 - 1 434	17 - 6 452	6 - 589	24 - 8 475

Dakle, otoku Lošinj, prema navedenom izvoru, pripadaju jedan parobrod, 17 motornih brodova i šest motornih jedrenjaka s ukupno 8 475 brt. Ali, ekonomska kriza koja je koncem dvadesetih godina započela u Sjedinjenim Američkim Državama katastrofalno je djelovala i na svjetsku trgovinu. Lošinjski brodari nisu toga bili pošteđeni. Zato se brojnost brodova koje kontroliraju brodovlasnici iz Malog Lošinja stalno smanjuje tako da na početku drugoga svjetskog rata, na jesen 1939., nalazimo tu upisana samo dva veća broda: "Carmen" brodarske udruge "Marco U. Martinolich" i "Hilda" brodarskog društva "Lussino".¹³

III.

Posljedice drugoga svjetskog rata bile su kobne za sve naše otočane, a za brodove posebno. Osvrnimo se na drugo važno pomorsko središte Lošinja, na mjesto Nerezine i njegovu flotu. Dok je brodarstvo Velog i Malog Lošinja, uz časte izuzetke, stagniralo i smanjivalo svoje kapacitete, u Nerezinama je flota motornih jedrenjaka u porastu s približavanjem drugoga svjetskog rata.

Ako se izuzme zanimljiva epizoda velikih jedrenjaka nerezinskog brodovlasnika Dinka Zorovića, zvanog Sule, u drugoj polovici devetnaestog stoljeća, to se mjesto posvećuje obalnoj plovidbi u kojoj prevladava prijevoz ogrijevog drva prema tržištima Venecije i Chioggie. Na tom su drvu Nerezinci stvarali akumulaciju, sporo i naporno, u opasnim plovidbama i uz velika odricanja. Brodovlasnici ili vlasnici većega karatnog dijela ujedno su i zapovjednici tih drvenih jedrenjaka prije i motornih jedrenjaka poslije.

Koncem prošlog stoljeća, godine 1899., Nerezine imaju u posjedu 17 brodova obalne plovidbe s 564 registarske tone (istodobno Mali Lošinj ima 26 takvih jedinica s 284 reg. tone, Susak 13 s 84, Unije 3 s 23 reg. tone).¹⁴

Početkom ulaska u rat Kraljevine Italije 1940. godine, u Nerezinama i Svetom Jakovu bilo je registrirano 26 brodova - motornih jedrenjaka - ukupne nosivosti od 4 580 tona (u prosjeku 176 tona po brodu).¹⁵ Koliko je još bilo jedrenjaka bez motora, teško je ustanoviti. Prema jednom izvoru navodi se¹⁶ da je tad u Nerezinama bilo 47 jedrenjaka, a od toga pet u susjednom Svetom Jakovu, pa izlazi da je 21 jedrenjak bio bez motornog pogona, što je vrlo vjerojatno.

Ali, ratne su posljedice za nerezinsko brodovlje bile doista katastrofalne. Od svih rekviriranih i drukčije ratom zahvaćenih motornih jedrenjaka samo je njih šest dočekalo kraj rata neoštećeno, i to su bili: "Nuovo Oriente" (200 tona nosivosti), "Salvatore" (100 tona), "Carmen" (160 tona), "Ricordo di San Antonio" (140 tona), "Madonna di Rosario" (240 tona) i "Daniele Manin" (120 tona). Budući da su ti brodovi 1948. godine nacionalizirani i raspoređeni izvan otoka Lošinja, to je mjesto ostalo praktički bez flote, i tek će se 1956. godine,

osnivanjem poduzeća "Lošinjska plovidba" u Malom Lošnju, oživotvoriti tradicionalne aspiracije ovog otoka i njegovih stanovnika u moreplovstvu.¹⁷

Ovdje valja spomenuti i jednoga od najprodornijih lošinjskih brodara ovog stoljeća - Eugena Matkovića, podrijetlom iz Nerezina, koji nakon prvoga svjetskog rata prelazi u Jugoslaviju. U Splitu, gdje mu je bilo sjedište, između 1926. i 1938. godine, nabavlja on više brodova pa je pred svjetski rat imao flotu od šest jedinica s ukupno 16 173 brt i postao je jednim od najuspješnijih privatnih brodovlasnika ondašnje Jugoslavije. Drugi svjetski rat koban je i za Matkovićeovu flotu jer za samo jedanaest mjeseci, od 9. lipnja 1942. do 9. svibnja 1943., gubi sve brodove, koji su bili tad angažirani u savezničkim konvojima.¹⁸

Šezdesetih godina ovog stoljeća sjedinjavanjem poduzeća "Lošinjska plovidba" iz Malog Lošinja s "Obalom plovidbom" iz Rijeke i "Kvarnerom" iz Umaga, pod istim imenom, lošinjsko je brodarstvo nastavilo svoj razvoj o čemu je već bilo pisano i nije predmetom ovog prikaza.

BILJEŠKE

¹ R.F. Barbalić - I. Jurković, Oploviti Cape Horn..., Rijeka 1972, 22.

² G. Gerolami, Isola marinara, Udine 1951, 438.

³ R.F. Barbalić - I. Jurković, o.c., 49-171.

⁴ M. Budinich, Notizie sulla marina dei Lussini. Nell'cinquantesimo anniversario dell'istituzione della U.R. Scuola Nautica in Lussinpiccolo, Mali Lošinj 1905, 49.

⁵ M. Budinich, o.c., 51.

⁶ Almanach für die K.U.K. Kriege-Marine, Pula 1905, 647-648.

⁷ B. Kojić, Lošinjska brodogradnja, Anali Jadranskog instituta II, Zagreb 1958, 276.

⁸ Statuto della Società Anonima di Navigazione a vapore "Lussino", Trieste 1906.

⁹ G. Gerolami, G. o.c., 389.

¹⁰ Iz korespondencije K.u.K. Handelsministerium-a i Società Anonima di Navigazione a vapore "Marco U. Martinolich"

¹¹ R.F. Barbalić, Pomorstvo Istre, Pomorski zbornik 2, Zagreb 1962, 1530.

¹² R.F. Barbalić, o.c. 1531.

¹³ B. Kojić, o.c. 280.

¹⁴ R.F. Barbalić, Brodarstvo Istre, Pula 1971, 59-61.

¹⁵ J. Sokolić, Brodovima kroz vjekove (Prilog povijesti brodarstva Nerezina 1861 - 1948), Otočni vjesnik, 81, veljača 1990, Mali Lošinj

¹⁶ F. Rocchi (Soccolich), Neresine. Nell'centenario del Istituto Nautico "Nazario Sauro" 1855 - 1955, Trieste 1955, 316.

¹⁷ J. Sokolić, Osnutak i razvitak brodarstva radne organizacije "Lošinjska plovidba" iz Malog Lošinja, Otočni ljetopis Cres - Lošinj 3, Mali Lošinj 1980, 335 - 353.

¹⁸ J. Sokolić, Brodovlasnik Eugen Matković iz Nerezina. Otočni ljetopis Cres-Lošinj, Mali Lošinj 1985, 129 - 132.

SHIPPING OF THE ISLAND OF LOŠINJ FROM THE DECLINE OF SAILING VESSELS TO THE FOUNDATION OF "LOŠINJSKA PLOVIDBA"

Summary

Up to the present considerations on historical development of shipping on the island of Lošinj have been mainly referred to the progress of sailing vessels shipping in the past century and the activity of "Lošinjska plovidba" enterprise in the second half of this century. The period between these two significant historical and economic conditions was hardly dealt with, and that was a very special period in consideration of political and technical- technological circumstances and changes. The aim of this paper is to find out the period ranging from the last sailing vessels up to the foundation of "Lošinjska plovidba". The events of the two world wars, which influenced critically the circumstances of Lošinj in the shipping history of Croatian coastal region and the North Adriatic islands, have been taken into consideration. In addition, the epoch - making transition from the sails as a means of propulsion to the steam and internal combustion engine has been dealt with.

Rukopis primljen: 30. 3. 1993.



PROIZVODNO TRGOVINSKO USLUŽNO PODUZEĆE

ASTRA - DUBRAVKA

DUBROVNIK
HRVATSKA

Put Republike 3 - tel. 25-546, 23-095, 412-244; fax: 23-096
PROIZVODIMO SVE VRSTE BOJA I LAKOVA ZA ZAŠTITU DRVA I METALA
PRODAJEMO BOJE, LAKOVE I PRIBOR ZA ŠIROKU POTROŠNJU PO NAJPOVOLJNIJIM UVJETIMA

POSJETITE NAŠE PRODAVAONICE

DUBROVNIK, Put Republike 3, tel. 050/412/245

KUPARI kod "ŽUPKE"

RIJEKA, Marinci 158, tel. 051/257-794

GRUDE, Ružići bb, tel. 088-674-117

ZA LJEPŠI IZGLED VAŠEG DOMA, AUTA, BARKE...

MI SMO TU - ZA VAS