

AUSTRIJSKI LLOYD – NAJVAŽNIJI BRODAR OBALNE LINIJSKE PLOVIDBE NA ISTOČNOJ OBALI JADRANA DO 1. SVJETSKOG RATA

Ljubomir Antić

Pojava i razvoj obalnog linijskog brodarstva od velike je važnosti za skladan razvoj obalnog i otočnog dijela neke zemlje. To se odnosi i na Hrvatsku čija je konfiguracija obalnog zemljišta takva da ponegdje gotovo onemogućuje kopnenu povezanost naselja. I dok neredovit i samo prema potrebi organiziran prijevoz ometa i usporuje gospodarski razvoj, društveni i duhovni razvitak u takvim uvjetima zna gotovo zastati, stvarajući neka karakteristična stanja kao što je kampanilizam ili arhaični govor koji jedva omogućuje sporazumijevanje osoba iz obližnjih mjesta.

Zbog toga je istraživanje povijesti obalne linijske plovidbe od osobite važnosti za razumijevanje gospodarskog i društvenog razvoja obalnog područja Hrvatske. Ono, međutim, još nije sustavno obavljeno, tako da je dosad zaobiđen i prvi i najvažniji obalni linijski brodar do Prvog svjetskog rata - Austrijski Lloyd sa sjedištem u Trstu*. Ovaj rad može se smatrati tek kao poticaj za sustavno istraživanje i ocjenjivanje.

Unatoč kontinentalnoj orijentiranosti i zatvorenosti prema novim stečevinama, Austrijska je Carevina prilično rano odlučila isprobati uporabu parnog stroja za pokretanje brodova na zatvorenim vodama i moru.¹ Svega pet godina nakon Fultonove prve plovidbe "Clermontom",² austrijska vlast je 7. srpnja 1813. godine donijela obznanu o dobivanju isključive povlastice za izgradnju brodova "koji natovareni mogu ploviti bez upotrebe životinjske snage."³ Odziva

* Nešto bolje istraženo je područje Dubrovnika o čemu je pisao I. Perić u radu Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću. Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, Knj. 20, Zagreb 1984. Dalmacijom se najviše bavio Oliver Fio objavivši više radova među kojima je najznačajniji Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918, Zadar 1962. O veoma značajnom Ugarsko-hrvatskom parobrodarskom društvu, utemeljenom u Rijeci 1891. godine nitko kod nas nije pisao. Jedini značajniji rad napravio je Ernesto Gellner, Ungaro-Croata Fiume 1891-1921, Quaderni Aldebaran, Trieste 1990. Austrijski Lloyd nuzgredno je obrađen u navedenom radu O. Fija a najviše podataka o njemu nalazi se zasad u raspravi Vinka Antića, Pomorstvo i naš turizam, Pomorski zbornik, sv. I, Zagreb 1962.

¹ O tome vidi V. Maštrović, Nastojanja austrijskih vlasti za uvođenje parobrodarstva kod nas od 1817. god., Pomorski zbornik, god. V, knj. V, Zadar 1967, 597-608.

² Amerikanac Robert Fulton uspostavio je redovitu službu prijevoza putnika između gradova Albany i New York 1807. godine brodom "Clermont". Mnogi to drže jednim od najznačajnijih događaja u povijesti pomorstva.

³ Maštrović, n. dj., 598.

međutim nije bilo jer se Austrija upravo tada nalazila u završnoj fazi ratovanja s Napoleonom pa se nerado ulazilo u rizik investiranja u inovacije na civilnom području.

U međuvremenu parobrodi postaju realnost. U drugom desetljeću XIX. stoljeća već ih plovi stotinjak, i to uglavnom pod američkom i engleskom zastavom. Zbog toga se u miru, nakon što je zaposjela dobar dio jadranske obale, Austrija ponovno vraća staroj ideji te 6. studenog 1817. godine objavljuje novi raspis u kojem, na temelju iskustva s već stasalom parobrodarstvom stavlja neke nove odredbe: koncesija se određuje na određeno područje odnosno prugu a ograničuje joj se i vrijeme trajanja na 15 godina.

Prvi interesent bio je Amerikanac John Allen koji je živio u Trstu baveći se trgovinom. Carskim dekretom od 21. prosinca 1817. godine, dopušteno mu je uvođenje parobrodarske linije između Trsta i Venecije za prijevoz putnika i tereta.

Zanimljivo je da je ovaj drugi raspis od 6. studenoga 1817. godine, objavljen u Dalmaciji tek 28. veljače 1818. godine, točno na dan kada je koncesija dodijeljena Allenu. Je li do toga došlo samo "birokratskom slučajnošću", zbog pretpostavke da u Dalmaciji ionako ne postoje uvjeti za pokretanje parobrodarstva ili radi namjernog zaobilaženja te pokrajine kako bi se prednost dala Trstu - teško je pouzdano utvrditi.

Dobivši koncesiju John Allen dao je izgraditi parobrod "Carolinu" koja je porinuta 2. studenoga 1818. godine. To je bio prvi parobrod u Austriji koji je k tome obavljao i prvu prugu vozeći brzinom od devet morskih milja na sat.

Između Allena i bečkog Ministarstva trgovine ubrzo su se pojavili problemi (razrezane su mu velike pristojbe) te je on ozlovoljen već 1820. godine, ustupio svoju koncesiju Englezu Williamu Morganu, koji je također živio u Trstu. Ovaj uskoro privremeno povlači iz prometa "Carolinu" koja je često bila izložena oštećenjima te uvodi novi parobrod "Carolinu II". Održavajući redovitu prugu Trst-Venecija, ta su dva parobroda do 1926. godine obavila 215 putovanja te prevezla 6.015 putnika. Tada je sagrađen i treći parobrod - "Arciduca Francesco Carlo".

Parobrodarstvo se, međutim, teško "probijalo" prema jugu Jadrana. Prvi pokušaji za dobivanje koncesija na tom području završili su neuspjehom. Najprije je Riječanin Ljudevit Adamić 1821. godine pokušao dobiti koncesiju za prugu Rijeka-Kotor-Albanija, ali je odbijen. Nije bolje prošao ni sljedeće godine kada se natjecao zajedno s Ilijom Bratićem iz Dubrovnika. (U drugoj varijanti za koju je tražio i 600 forinti državne subvencije, pruga je trebala ticati Zadar, Split i Dubrovnik.) Razlog za neuspjeh je što "Beč već tada, uz pomoć trčćanskih Talijana i privrednika, formira svoju specijalnu pomorsku politiku, koja se prvenstveno sastojala u centralizmu vezanom za Beč i Trst".⁴

Tu južnu koncesiju bio je dobio Morgan 1831. godine, no iz zasad nepoznatih razloga nije ju mogao realizirati.

* * *

⁴ Isti, 67-68.

Sve ovo bili su tek pojedinačni pokušaji. Stvarni početak i razvoj parobrodarske obalne linijske plovidbe⁵ na istočnom Jadranu vezan je uz pojavu parobrodarskog društva *Austrijski Lloyd* sa sjedištem u Trstu⁶. Društvo je utemeljeno u kolovozu 1833. godine, i to najprije kao ustanova i zajednica pomorskih osiguratelja i gospodarstvenika, po uzoru na londonski *Lloyd*.⁷ Počelo je vrlo ambiciozno s ciljem da od Trsta stvori veliku europsku luku. U njega se već na početka uključuje 25 poduzeća i više od stotinu individualnih članova. Ideja o utemeljenju posebnog parobrodarskog društva pojavila se već sljedeće godine. To je ostvareno u listopadu 1835. godine, kada je na glavnoj godišnjoj skupštini odlučeno da se utemelji Društvo za pomorsku plovidbu kao samostalna sekcija *Lloyda*. U početku *Lloyd* je usmjeren na Egejsko more i Bliski istok, no kasnije, ovisno o trgovinskim vezama i broju putnika, plovidbeni pravci se granaju i produljuju.

Godine 1836. istjecala je Morganova povlastica za obavljanje kabotaže na relaciji Trst-Venecija, te je *Lloyd* zatražio da mu se ona ustupi s time da se proširi i na cijelu obalu Istre i Dalmacije.

Već u lipnju 1836. godine, uprava *Lloyda* naručila je u Londonu parobrod "Arciduca Lodovica" i "Arciduco Giovanini" koji su na sebi ponijeli strojeve za još dva parobroda koji su izgrađeni u trčanskom brodogradilištu⁸ a koji će pri krštenju dobiti imena "Conte Kolowrat" i "Metternich".

Društvo ima brz uspon. Godine 1837. kupuje parobrode Morganova "Engleskog društva" te pet novih parobroda koji su imali ukupno 1.803 tone nosivosti a stajali su s opremom 645.000 forinti.

Lloydovi parobrodi u ovoj prvoj fazi koja traje nešto više od jednog desetljeća, tipični su drveni parni brodovi najstarijeg obilježja. Kroz to vrijeme njegova flota prošla je kroz onaj poznati razvoj prema kompozitnoj odnosno željeznoj građi, pri čemu su bočne kotače zamijenili vijci (propeleri).

Iako se *Lloyd* s pravom navodi kao brodar koji je snažno vezan uz austrijsku državu čiju potporu uživa, treba reći da je ona u obliku subvencija⁹ počela stizati tek 1855.

⁵ Linijska plovidba je uobičajeni naziv za način brodarskog poslovanja, karakterističan po održavanju stalnih brodskih pruga između dvije ili više luka. Linijska plovidba je suprotnost slobodnoj ili tramperskoj plovidbi. Uobičajeni naziv za linijsku obalnu plovidbu koja se u pravilu odvija između luka iste zemlje je kabotaža. Dolazi od španjolske reiječi *cabo* rt i *cabotaje* plovidba od rta do rta.

⁶ Pun naziv na njemačkom odnosno talijanskom jeziku glasio je: Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd; Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco.

⁷ Lloyd's Underwriters' Association je najveća i najpoznatija organizacija za osiguranje na svijetu. To je korporacija posebnog tipa sa sjedištem u Londonu. Osnutak *Lloydove* korporacije najuže je povezan s imenom Edwarda Lloyd, vlasnika kavane "Lloyd's Coffe House" u Londonu nedaleko od Temze u Tower Streetu. Kavana je postojala već 1688. godine i u njoj su se sastajali trgovci, brodovlasnici, brodari i kapetani brodova. Tu su nastali prvi oblici individualnih obveza osiguranja brodova. Čitav sustav osiguranja dobio je zakonsku podlogu 1871. godine posebnim zakonom o ustrojstvu korporacije. Zakon je dopunjavao 1911, 1925. i 1951. godine. U novije vrijeme Lloyd's je postao pojam koji se često upotrebljava za svako osiguranje, a mnoga osiguravajuća i broderska poduzeća u raznim zemljama stavila su ga u svoj naziv.

⁸ Radi se o brodogradilištu "Stabilimento tecnico Triestino" u Sv. Roku kod Trsta. Lloyd će uskoro dobiti i vlastiti arsenal.

⁹ Subvencija je novčana potpora države obalnoj linijskoj plovidbi koja se regulira međusobnim ugovorom. Uz nju se obično veže i protekcionizam, tj. zabrana brodarima druge države da obavljaju kabotažu u dotičnoj državi. Tako se štite domaći brodari ali i drugi interesi: političko-vojni, gospodarski, trgovački, socijalni, financijski. Subvencijom država intervenira ondje gdje normalne prilike ne omogućuju da se uspo-

godine. Do tada društvo se razvijalo samostalno pod vrlo sposobnim vodstvom svog prvog predsjednika Karla Ludwiga Brucka, a navedena potpora uslijedila je nakon jednog apela caru Franji Josipu I. do kojeg je došlo zbog velike konkurencije subvencioniranih brodara iz drugih zemalja.

Od samog početka *Lloyd* je razvijao i vlastitu brodograđevnu djelatnost. Već 1837. godine utemeljene su vlastite radionice za popravak brodova a to je začetak *Lloydova arsenala*, koji je za dvije godine proširen i opskrbljen modernim strojevima. U idućem razdoblju to će se brodograđilište razvijati i modernizirati pa će s njegovih navoza 11. ožujka 1865. godine biti porinuta "Austria", prvi željezni parobrod sagrađen na istočnom Jadranu.¹⁰

No vratimo se na početak i osnovnoj namjeni *Lloyda* a to je plovidba. Prvi njegov parobrod "Arciduca Lodovico" otputovao je iz Trsta 16. svibnja 1837. godine s 53 putnika u Carigrad. Promatrajući to u kontekstu razvoja parobrodarstva drugih zemalja, bio je to doista važan događaj. Podsjećamo da je poznato englesko parobrodarsko društvo *Cunard Line* osnovalo prvu prugu 1839. godine, dok je prva francuska parobrodarska tvrtka "Messageries maritimes" utemeljena tek 1851. godine. Austrija u to vrijeme prednjači i pred Italijom čija je poznata pomorska kuća "Navigazione Italiana" utemeljena 1882. godine.

U Dalmaciji je stalno nazočna svojevrsna oporba prema *Lloyd*u. Ondje se nije mogao prihvatiti njegov monopolni položaj u obalnoj linijskoj plovidbi. To je osobito došlo do izražaja za vrijeme krize koja je Dalmaciju zahvatila nakon propasti jedrenjaka.¹¹

Prva parobrodarska linija uz obalu Dalmacije uspostavljena je 1. lipnja 1837. godine, kada je *Lloyd* preuzeo prijevoz pošte od austrijske ratne mornarice na relaciji od Trsta do Patrasa u Grčkoj. U Grušku luku je 30. srpnja 1837. godine stigao parobrod "Principe Kolowrat" s 36 i istoga dana proslijedio u Kotor s 35 putnika. Iste godine 8. listopada prispio je iz Trsta u Gruž *Lloydov* parobrod "Principe Metternich", otplovivši također istog dana prema Kotoru.

To je bio prvi susret dalmatinskih luka s parobrodima - velik događaj o kojem je lokalni tisak redovito izvješćivao općinstvo. Tu se osobito ističe da su njihovi kapetani naši ljudi: Toma Gelčić iz Staroga Grada na Hvaru na "Metternichu" a Petar Kunić na "Kolowratu".¹²

Ta prva putovanja na kojima je brodovima trebalo 80 sati da bi prevalili 700 milja, zapravo su pripreme za uspostavljanje redovite parobrodarske pruge na liniji Trst-Du-

stavi normalni promet ili gdje bi državi bilo skuplje da uspostavi vlastiti prijevoz kao u slučaju prijena pošte. Na temelju ugovora o subvenciji brodar je obavezan održavati određeni red plovidbe s odlascima i dolascima u određene dane i sate te mora održavati stanovitu brzinu brodova određene vrste i veličine. Zbog toga država ne subvencionira samo plovidbu nego i izgradnju brodova za obalnu linijsku plovidbu. Zbog interesa koje država time ostvaruje (zadržavanje stanovništva na otocima npr.) neki drže da "subvencija nije dar brodaru" nego naprotiv svojevrsna štednja "na državnim izdacima". O tome vidi S. Smodlaka, Problemi obalne linijske plovidbe, Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede, Zagreb 1954, 139.

¹⁰ Brod je imao 1.750 BRT s motorom od 1.240 KS. Bio je opskrbljen s 53 ležaja u I. i 28 u II. klasi. Po obliku bio je to prijelaz od jedrenjaka prema parobrodu.

¹¹ O tome vidi B. Kojić, Propast brodarstva na jedra na istočnom Jadranu, Anali Jadranskog instituta, sv. I, Zagreb 1962, 67.

¹² Gazzeta di Zara, Zadar, 25. VII. 1837.

brovnik-Kotor, koja počinje funkcionirati 20. kolovoza 1838. godine. Putovanja su u početku rijetka i ovise o godišnjem dobu. U ljetnim mjesecima parobrodi voze dva puta, a u zimskim samo jednom na mjesec. Iz Trsta se ljeti odlazilo svakog 5. i 20. u mjesecu u 6 sati poslije podne. Pri tome su se doticale ove luke: Mali Lošinj, Zadar, Šibenik, Split, Hvar, Korčula, Dubrovnik i Kotor. Prvo putovanje na toj pruzi imao je parobrod "Baron Stümer".

Ta prva linija održala se bez većih promjena do 1843. godine. *Lloydove* agencije objavljivale su svaki dolazak i odlazak broda, tražeći da se putnici prethodno predbilježe za mjesto u roku od najmanje dva sata prije odlaska.

Kakvo je bilo *Lloydovo* poslovanje u tim prvim godinama održavanja pruga uz našu obalu? Prema izvješću direktora Karla Ludwiga Brucka na VIII. glavnoj skupštini *Lloyda*, bilo je obavljeno 1843. godine 20 putovanja u Dalmaciju iz kojih je dobiven brutto-prihod od 62.757,46 forinti. Ukupno je bio prevezen 2.881 putnik, 2336 bečkih funti tereta te 4.728 paketa.

Ta godina važna je i po tome što su *Lloydovi* parobrodi počeli ticati Rijeku koja je do tada bila zaobilazna i potiskivana pred Trstom. Ona se uklopila u "dalmatinsku prugu". Iz Trsta je parobrod polazio u Rijeku u 16 sati, a sutradan u 9 sati bi prosljedio putovanje u Dalmaciju. Na povratku brod je iz Rijeke odlazio u 19 sati na put do Trsta. Putnici su imali na raspolaganju tri razreda. Iduće (1844.) godine pristajanje parobroda te pruge u Rijeci bilo je produljeno do kraja listopada, a onda je posebnim oglasom to produljenje ostalo na snazi od studenoga 1844. do kraja veljače 1845. godine, što znači da se u Rijeci pristajalo i u zimskim mjesecima. S tom promjenom parobrod je, međutim, prestao ticati Mali Lošinj.

Od samog početka pokazalo se da je učestalost pruge Trst-Rijeka nedostatna. Zbog toga je 3. rujna 1844. godine uvedena zasebna pruga. Parobrod je polazio iz Trsta u subotu u 6 sati, stizao u Rijeku u nedjelju ujutro te se istog dana vraćao iz Rijeke da bi stigao u Trst sutradan uvečer. Pri tome parobrod je ticao Pulu, Rovinj, Poreč i Piran. To je zapravo bila nedjeljna izletnička pruga koja je više odgovarala izletnicima (u Rijeci se ostajalo od 6 do 22 sata) nego poslovnim ljudima. Za Rijeku je ona mnogo značila budući da ona još nije imala željezničku vezu sa zaleđem. Ta redovita tjedna pruga s Trstom, pored one "dalmatinske" - jedanput na mjesec zimi a dvaput ljeti, omogućila je povezivanje Rijeke s Bečom, makar i posredno preko Trsta. Plovidbeni red bio je ovakav:¹³

Dan	Sat. dol. i odl.	Mjesto	Dan	Sat. dol. i odl.
Sub.	– 6	Trst	Poned.	18,30 –
"	8 – 8,30	Piran	"	16 – 16,30
"	10 – 11	Novigrad	"	13,30 – 14
"	12 – 12,30	Poreč	"	11,30 – 12
"	14 – 16	Rovinj	"	9 – 10
"	18 – 22	Pula	"	6 – 7,30
Ned.	6 –	Rijeka	Ned.	– 22

Ova pruga se nije dugo održala. O studenoga 1845. godine ona je od Trsta skraćena do Pule, a od travnja 1846. prometovala je samo dva puta na tjedan: u srijedu do Pule,

¹³ Prema V. Antić, Pomorstvo i naš turizam, Pomorski zbornik, sv. I, Zagreb 1962, 990.

tičući osim dosad navedenih luka još Umag i Fažanu, da bi u subotu ponovno doticala Rijeku. Tako su sva mjesta na zapadnoj obali Istre imala dvostruku tjednu vezu s Trstom.

Teško je utvrditi točan broj putnika koje su *Lloydovi* parobrodi prevezli u određenim razdobljima. Dok za pojedine brodove postoje točni, za neke nema nikakvih podataka. Zato tek ilustracije radi navodimo ovaj podatak: u Rijeku je od 13. srpnja do 26. listopada 1845. godine (dakle za tri i pol mjeseca) brodovima "Arciduca Francesco Carlo" i "Arciduchessa Sofia" prispjelo 670 a otputovao 571 putnik.

Pedesetih godina počinju prve kritike protiv *Lloyda* u čijem se radu pronalaze manjkavosti tipične za monopolistička društva. Tako zadarska "Gazzetta di Zara" u broju od 19. rujna 1850. godine zamjera *Lloyd* jer na pruge za Dalmaciju stavlja najgore parobrode iako su mu one najrentabilnije. Osobito se upozorava na loše stanje parobroda "Istria" te se u apelu direkciji društva iskazuje nada "da se taj brod, koji nosi ime jedne plemenite provincije, neće više vidati u Dalmaciji". Zbog takvog stanja u Zadru se pomišljalo na osnivanje dalmatinskog društva koje bi preuzelo obalnu plovidbu u Pokrajini kako bi se "oslobodili suvišnog utjecaja stranaca".

Godine 1853. *Lloyd* povećava broj pruga s tri na pet. Naime osim one dvije pruge na tršćansko-riječkom području i jedne pruge za Dalmaciju, otvara se pruga Trst-Dalmacija-Albanija-Jonsko more koja tiče dalmatinske luke Zadar, Šibenik, Split, Milnu, Hvar, Dubrovnik i Meljine u Boki kotorskoj, a uspostavljena je i tzv. "linea laterale di Croazia" između Rijeke i Zadra, koja ima priključak na prugu Rijeka-Trst. Prve godine parobrod te pruge ticao je Selce, Senj, Jablanac i Karlobag, u ljeto 1854. godine još i Pag a zimi Bašku i Rab, ali bez Jablanca.

Od godine 1857. potonja pruga tiče Senj, Bašku i Rab, ali pristaje i u Velom Lošinju i Košljunu na otoku Pagu. Iste godine postoji i pruga Rijeka-Omišalj-Krk, koja zimi ne prometuje, dok pruga Trst-Rijeka ljeti vozi dva puta na tjedan, tičući osim mjesta na zapadnoj obali Istre još i Cres.

Od tih pruga godine 1860. postoje Rijeka-Zadar (kao tjedna) te Rijeka-Krk s 26 ljetnih putovanja. Pruga Rijeka-Zadar i dalje ostaje s dva putovanja na tjedan, dok je longitudinalna pruga Trst-Rijeka-Kotor i nadalje tjedna, kao i ona Trst-Rijeka-Krk, koja je doticala dalmatinske i albanske luke. *Lloyd* je također održavao dnevnu brzu prugu Trst-Venecija, a tri puta na tjedan i teretnu prugu između tih luka.

Plovidbeni red još uvijek jedinog parobrodarskog društva na istočnoj obali Jadrana šezdestih godina postupno se popunjavao. Godine 1866. uvedena je linija Mali Lošinj-Zadar. Osim dviju dalmatinskih pruga, *Lloyd* održava 1869. godine pet ljetnih linija u tršćansko-riječkom području.

Vozni redovi često su se mijenjali jer se stalno išlo za optimalnim pokrivanjem redovitim prugama veoma razgrananog područja.

U međuvremenu događaju se krupne stvari na državnom planu koje utječu na *Lloydovo* poslovanje. Na temelju Nagodbe iz 1867. godine, donesen je Zakon o carinskoj i trgovinskoj uniji između Austrije i Ugarske, kojim se uređuje i pitanje trgovačke mornarice. Posebno je važna odredba čl. 6. tog zakona kojom je izmijenjen dotadašnji odnos države prema *Lloyd*. Nadzor nad njim prešao je sada u ovlast Ministarstva vanjskih poslova, kao zajedničkog ministarstva, tako da je i državna subvencija tom društvu išla preko proračuna tog ministarstva. Zbog toga je godine 1872. prilikom sklapanja novog poštanskog ugovora, društvo promijenilo ime u *Austro-Ugarski Lloyd*.

Teško je uhvatiti sve promjene koje se u ovo vrijeme događaju na *Lloydovim* prugama. Doduše one i nisu toliko važne za povijest tog društva, no gotovo su presudne za razvoj pojedinih obalnih i otočnih mjesta koja (ne) ulaze u njegovu mrežu. Stalna brodska pruga u pravilu je značila prosperitet a njezin izostanak stagnaciju pa i nazadak naselja, osobito na otocima.

Iako se u Trstu najveća pažnja posvećuje samo glavnim longitudinalnim prugama u kojima su dalmatinska središta poput Zadra, Splita i Šibenika tek usputne stanice, broj putnika je u stalnom porastu. Na glavnim prugama koje su bile namijenjene samo Dalmaciji *Lloydovi* parobrodi prevezli su 1871. godine 80.464 putnika na 156 putovanja. Ako njima dodamo 48.260 putnika na prugama iz Istre i Hrvatskog primorja, dolazimo do brojke od 128.724 a to znači da je otprilike svaki četvrti stanovnik Dalmacije te godine bio *Lloydov* putnik.

Nakon Nagodbe Rijeka se snažno razvija. U početku to ne prati i odgovarajuća brodska povezanost pa iz tog grada stižu česti zahtjevi *Lloyd* za povećanje brodskih pruga. To je postalo osobito aktualno nakon što je Rijeka željeznicom povezana sa zaleđem 1873. godine, te je golemo područje države gravitiralo prema toj luci.

Zahtjevi za otvaranje novih pruga ili proširenje postojećih dolazili su i iz Dalmacije. *Lloyd* je nerado pristajao povezivati brodskim prugama manja i udaljena mjesta premda je na to bio obvezan budući da je subvencioniran od države.

Za razliku od manjih mjesta, Rijeka se mnogo teže mogla ignorirati. Ona je tako od 1. siječnja 1873. godine dobila veoma važnu prugu za Kotor s ovim plovidbenim redom:¹⁴

Dan	Sat	Mjesto	Dan	Sat
Srijeda	9 –	Rijeka	Ponedjeljak	– 24
"	10,45 – 11	Malinska	"	22 – 22,15
"	14,45 – 15,15	Cres	"	17,45 – 18,15
"	19,30 – 20	Mali Lošinj	"	12,45 – 13,30
Četvrtak	1,45 – 6	Zadar	Nedjelja	18 – 7 Poned.
"	15 – 17	Split	"	7 – 9
"	20 – 21	Hvar	"	2,45 – 4
Petak	0,45 – 1,30	Korčula	Subota	22,15 – 23
"	7,45 – 11	Gruž	"	13 – 16
"	17 –	Kotor	"	– 7

Parobrodi ove pruge ticali su samo luke austrijskog dijela Monarhije kao Malinsku, Cres, Mali Lošinj i one u Dalmaciji. Parobrod se najviše zadržavao u Zadru kao glavnom gradu Pokrajine: u odlasku 4,15 a u dolasku (noću) čak 13 sati. U Splitu se zadržavao dva a u Dubrovniku (Gruž) tri sata. Noćio je u Kotoru, zadržavajući se 14 sati. Tako je vožnja Rijeka-Kotor trajala u odlasku dva dana i osam sati a u dolasku dva dana i 17 sati.

Osim što je uvodio nove pruge, *Lloyd* je nabavljao i nove parobrode. Od 1874. do 1880. zamijenio je postepeno male parobrode obalne plovidbe željeznim parobrodima koje je umjesto bočnih kotača pokretao vijak. Novi brodovi imali su i veći broj putničkih kabina. Njihovi nazivi i temeljne osobine bile su:¹⁵

¹⁴ Isti, 997.

¹⁵ Isto.

	U metrima			BRT	NRT	Sagrađen		KS	Posada
	Dužina	Širina	Visina						
Delfino	62,59	7,94	5,23	752	500	Trst	1874.	90	26
Tritone	64,16	7,91	5,22	763	506	"	1875.	90	18
Najade	68,86	8,15	5,16	752	495	"	1896.	90	20
Yole	45,15	5,44	3,20	246	155	"	1877.	80	14
Hebe	45,14	5,45	3,21	246	155	"	1877.	80	14
Argo	74,89	9,35	6,14	1250	793	"	1877.	180	25
Danae	76,94	9,36	6,17	1356	861	"	1879.	150	23
Niobe	76,94	9,37	6,19	1348	855	"	1879.	130	22
Clio				1379	979	"	1880.	150	32
Leda L.	78,09	9,28	6,14	1359	865	"	1880.	180	32
Selene	78,19	9,24	6,12	1349	861	"	1881.	170	26

Svi novi parobrodi imali su I. i II. razred. U oba razreda imali su od 22 do 46 kreveta za putnike. U pravilu više je kreveta bilo u I. nego u II. razredu.

Od sedamdesetih godina 19. stoljeća, Rijeka se razvija kao drugi pomorski centar Austro-Ugarske monarhije. Ona dobiva samostalnu pomorsku upravu (1. studenoga 1870.) nadležnu za hrvatsku obalu od Rijeke do Karlobaga a njezin načelnik Giovanni Ciotta bio je imenovan članom savjeta *Lloydove* uprave.

No Trst će i dalje držati prvo mjesto u pomorstvu Monarhije a njegov *Lloyd* će na svaki način nastojati zadržati monopolni položaj osobito u obalnoj plovidbi. U to vrijeme, naime, počinju se pojavljivati nova parobrodarska društva koja *Lloyd* na svaki način želi onemogućiti u ekspanziji.¹⁶ Proširivanjem mreža pruga on nastoji uništiti konkurenciju u samom začetku.

Takvo ponašanje privilegiranog parobrodarskog društva posvuda je izazivalo nezadovoljstvo, tako da je ono bilo tema i na važnim skupovima o pomorstvu u Trstu i Rijeci.¹⁷

Kabotaža je bila unosan posao tako da je, ukoliko se organizirala racionalno, donosila dobit i kad brodar nije bio subvencioniran od države. A upravo to je često nedostajalo *Lloyd*u koji se "uspavao" na državnoj potpori razvivši trom birokratski aparat koji je gušio invenciju toliko nužnu u poslu koji se odvijao u tako posebnim uvjetima.

Premda su se u međuvremenu javljali i drugi putnički prijevoznici uz obalu, nitko od njih dugo neće ugroziti *Lloydov* primat. Godine 1882. to je veliko parobrodarsko društvo održavalo ove pruge uz istočnu jadransku obalu:

1. Trst-Dalmacija-Albanija do Prevesa, tičući ove jadranske luke: Rovinj, Pulu, Mali Lošinj, Silbu, Zadar, Biograd, Šibenik, Split, Milnu, Hvar, Korčulu, Orebić, Dubrovnik, Herceg-Novi, Perast, Budvu, Kotor i Spič.

2. Trst-Drač s pristajanjem u: Piranu, Poreču, Rovinju, Puli, Malom Lošinju, Silbi, Zadru, Biogradu, Murteru, Šibeniku, Rogoznici, Trogiru, Splitu, Šolti, Milni, Visu, Korčuli, Mljetu, Dubrovniku, Cavtatu i Budvi.

¹⁶ O tome vidi O. Fio, Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918, Zadar 1962.

¹⁷ Vidi Kojić, n. dj.

3. Trst-Kotor s pristajanjem u: Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Korčuli, Dubrovniku, Herceg-Novom, Perastu, Risnu, Prčnju te s priključkom na parobrod lokalne pruge Split-Metković.

4. Trst-Rijeka s pristajanjem u: Piranu, Umagu, Novigradu, Poreču, Rovinju, Fažani, Puli, Cresu, Rapcu, Malinskoj (nedjeljom i srijedom), Mošćenicama i Iki te imajući priključak na parobrode pruge Rijeka-Zadar i Rijeka-Kotor.

5. Rijeka-Zadar s pristajanjem u: Novom, Senju, Baški, Rabu i Košljunu na Pagu (zimi) te Vrbniku, Sv. Jurju, Jablancu, Karlobagu i Pagu (ljeti).

6. Rijeka-Kotor s pristajanjem u: Malinskoj, Cresu, Malom Lošinju, Zadru, Trogiru (na odlasku), Splitu, Hvaru, Korčuli i Dubrovniku. Parobrodi te pruge na svakom su drugom putovanju produživali plovidbu do Krfa i Patrasa te vraćajući se opet u Kotor nastavljali u Rijeku, tičući ponovno sve navedene luke.

Idućih godina dolazit će do promjena i u tom plovidbenom redu. U ljeto 1883. godine, uvedeno je na pruzi Rijeka-Trst još jedno putovanje a uspostavljena je i nova linija Rijeka-Split koja je ticala i Zadar. Parobrodi na pruzi Rijeka-Kotor pristajali su između Zadra i Rijeke u Malom Lošinju, Cresu i Malinskoj, pa je tako vožnja od Zadra do Rijeke trajala znatno duže, dok su parobrodi na brznoj pruzi Split-Rijeka plovili bez pristajanja i tako znatno skraćivali trajanje vožnje. Kasnije je pruga Trst-Kotor postala bržom, uspostavljena je i pruga Trst-Metković te Kotor-Zadar s pristajanjem samo u Zadru, Splitu i Dubrovniku.

Pojava novih brodarskih društava za obalnu linijsku plovidbu, sve veće ambicije Ugarske za nazočnost na Jadrane te vlastite slabosti, dovele su *Lloyd* sredinom osamdesetih godina u tešku krizu tako da su neki mislili kako bi to društvo moglo propasti. Zbog toga su vlade u Beču i Pešti povele pregovore radi sanacije, no pokazalo se da među njima postoji veliko razilaženje što se tiče veličine subvencije koja bi dostajala za *Lloydovo* normalno poslovanje. No problem nije bio samo u tome nego i u neslaganju oko udjela dviju vlada u upravi i o tarifama koje je *Lloyd* predlagao.

Kada je godine 1888. ipak potpisan ugovor na deset godina, pokazalo se da je subvencija dodijeljena *Lloyd*u nedostatna. Problem je bio u ugarskoj strani koja nije bila raspoložena da se njezina kvota povisi jer su u Budimpešti išli za podizanjem ugarskih brodarskih poduzeća. Uslijedili su teški pregovori koji su doveli do promjene *Lloydova* statusa koji više nije bio "Austro-Ugarski" nego opet samo "Austrijski Lloyd". Od 25. lipnja kada je o tome donesen posebni zakon, *Lloyd* je sve do propasti Monarhije ostao isključivo austrijsko brodarsko poduzeće.¹⁸

Nove okolnosti utjecale su i na plovidbene redove. Rijeka tako prestaje biti polazna luka za *Lloydove* parobrode koji putuju u Dalmaciju. Prema novom plovidbenom i poštanskom ugovoru, *Lloyd* je bio obavezan da na liniji Trst-Pula-Krk drži parobrod od najmanje 240 BRT, na onoj Trst-Metković parobrod od najmanje 500 BRT a na pruzi Trst-Kotor i Trst-Dalmacija-Albanija parobrod od najmanje 700 BRT zapremine. Tako-

¹⁸ Ta promjena utjecala je samo na obalnu linijsku plovidbu. Podjela interesnih sfera u dugoj plovidbi potvrđena je sporazumom ministara trgovine Austrije i Ugarske od 21. veljače 1891. godine. Prema njemu *Lloyd* je rezerviran promet na Levantu, Egiptu i na Bliskom istoku, a riječkoj *Adriji* na zapadnom Mediteranu, zapadnoj Africi i na europskom sjeveru.

der je bilo propisano da parobrodi na pruzi Trst-Kotor moraju razvijati brzinu od najmanje 11 milja, a na ostalim prugama brzina ne smije biti manja od osam milja.

Brzina broda se posebno stimulirala. Za pruge od najmanje 11 milja brzine dobivalo se 3,5 forinte za svaku prevaljenu milju, a za brzinu ispod 9 milja 1,45 forinti. Zato je u ugovoru bio naznačen ne samo broj putovanja koji se morao obaviti tijekom jedne godine, nego i ukupan broj milja koji se morao prevaliti. Tako se brza pruga Trst-Kotor-Trst trebala obaviti 52 puta na godinu odnosno moralo se prevaliti 37.648 morskih milja.

Iako se pojavom drugih koncesioniranih poduzeća u prvome redu *Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva*,¹⁹ Lloyd polako povlačio iz obalne linijske plovidbe, taj je brodar u posljednja dva desetljeća poslovanja ipak obnovio flotu za malu i veliku obalnu plovidbu ovim brodovima.²⁰

Ime	U metrima			BRT	Sagrađen	KS
	Dužina	Širina	Visina			
Metcovitch	63,33	9,04	4,96	879	Trst 1893.	750
Trieste	63,34	9,04	4,96	859	" 1893.	800
Almissa	63,34	9,04	4,96	833	" 1893.	800
Graf Wurmbrandt	73,49	8,90	4,41	952	" 1895.	2500
Bosnia	49,64	7,60	3,54	540	" 1899.	550
Baron Gautsch	84,50	11,60	7,50	2069	Dundee 1908.	4600
Prinz Hohenlohe	84,50	11,60	7,50	2069	" 1908.	4600
Sarajevo	68,40	9,70	4,60	1111	Tržić 1909.	1500

U 20. stoljeću do 1. svjetskog rata u *Lloydovoj* obalnoj plovidbi više se ne čuti onaj dinamizam kao u prethodnim vremenima. Fuzioniranjem malih dalmatinskih parobrodarskih društava 1908. godine, tršćanski brodar potiskuje se i iz te pokrajine.²¹ S povlačenjem postepeno gubi i reputaciju brzog i točnog prijevoznika te mu se iz Dalmacije često upućuju prijekori.

U to vrijeme čak se razmišljalo i o likvidaciji *Lloydove* djelatnosti na obalnoj linijskoj plovidbi i na njegovo potpuno preusmjerenje dugoj plovidbi. Krizu je prebrodio povoljnim poštanskim ugovorom s državom, tako da je 1. svjetski rat dočekao s deset linija koje je održao uz istočnu obalu Jadrana. No njegova snaga proizlazila je i iz kapitala koji je uložio u druga broderska poduzeća kao i u turizam.²²

U svakom slučaju treba konstatirati da je *Lloyd* bez obzira na probleme s kojima se suočavao bio prvi i najvažniji brodar na našoj obali za vrijeme trajanja Austro-Ugarske

¹⁹ "Ugarsko-hrvatsko dioničarsko pomorsko parobrodarsko društvo na Rijeci" utemeljeno je 1891. godine pretežito s hrvatskim kapitalom i snažno će se razviti do 1. svjetskog rata. U našoj historiografiji slabo je obrađeno a najviše podataka o njemu može se naći u radu E. Gellner, *Ungaro-Croata Fiume 1891-1921, Trieste 1990.* (umnoženo).

²⁰ Prema Antić, n. dj., 1012.

²¹ Početkom 1908. godine četiri manja parobrodarska društva u Dalmaciji (Topić, Braća Rismondo, Pio Negri i drugovi te "Zaratina") fuzionirali su se nakon velikih peripetija u Parobrodarsko društvo "Dalmatia".

²² Vidi Antić, n. dj. *Lloydov kapital* nalazio se u Parobrodarskom društvu "Dalmatia" a s njim je sagrađen 1897. godine i hotel "Imperial" u Dubrovniku.

monarhije. To pokazuje i ova tablica s osnovnim podacima u *Lloydu* (u obalnoj linijskoj i dugoj plovidbi) od 1836. do 1910. godine:²³

Godina	Glavnica (Florinti)	Broj parobroda	BRT	Broj putovanja	Prevaljene milje	Prevezeni teret u kvintalima
1836/7.	1 050 000	7	1 777	87	43 652	5 385
1840.	2 100 000	10	2 600	285	135 740	29 895
1850.	3 675 000	30	11 912	1 090	517 782	244 842
1860.	23 638 230	62	62 634	1 705	886 676	895 458
1870.	18 692 424	64	59 900	1 414	1 118 827	2 943 849
1880.	16 258 000	72	83 417	1 441	1 516 201	4 650 137
1890.	21 090 000	75	123 539	1 308	1 686 445	6 221 664
1900.	48 545 238	67	163 887	1 217	2 219 578	10 467 579
1910.	63 030 000	63	213 876	1 223	2 158 439	13 171 800

Iako je gledao u prvom redu svoje interese kao i političke i ekonomske interese tršćanskih i bečkih krugova koji su iza njega stajali, *Lloyd* je ipak odigrao veoma važnu ulogu u modernizaciji obalnog hrvatskog prostora. S jednog aspekta pak, on se može doista smatrati "našim" brodarom. To svojstvo davali su mu hrvatski pomorci koji su kroz cijelo ovo vrijeme bili u njegovoj službi. Tako je 1880. godine od svih zaposlenih zapovjednika i časnika palube 31% bilo iz Istre i Hrvatskog primorja, 11% iz srednje Dalmacije, 6,5% s Pelješca i iz Dubrovnika, 28,5 posto iz Boke kotorske a iz ostalih pokrajina Austro-Ugarske bilo ih je 23%.²⁴ O ugledu naših pomoraca govori i podatak iz vremena uoči 1. svjetskog rata kada su oba komodora²⁵ tog društva bili naši pomorci, i to A. Leva i A. Martinolić. Uz brodsko osoblje u *Lloydu* je bilo zaposleno i oko 100 Hrvata u upravi, agencijama i ispostavama.²⁶

Austrijski Lloyd podijelio je sudbinu Austro-Ugarske na kraju i nakon 1. svjetskog rata. Njezina trgovačka mornarica podijeljena je između Kraljevine Italije i Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Kriterij za raspodjelu bio je udio državljana dviju kraljevina u pojedinim brodarskim poduzećima. Na temelju tog načela 7. rujna 1920. godine sklopljen je sporazum koji je u ime Kraljevine SHS potpisao Ante Trumbić a u ime Kraljevine Italije Pietro Bertolini.²⁷ Po njemu 94% vrijednosti *Lloyda* pripalo je Italiji a samo 2% Kraljevini SHS.²⁸ Poduzeće je nastavilo poslovanje u gotovo neokrnjenom sastavu pod imenom *Tršćanski Lloyd*.

²³ Prema Pomorskoj enciklopediji, sv. IV, Zagreb 1978, 321.

²⁴ Isto, 322.

²⁵ Komodor je počasna titula koja se u velikim brodarskim društvima daje najstarijem zapovjedniku broda dotične kompanije.

²⁶ Kao bilj. 24.

²⁷ Vidi I. Šišević, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja, Pomorski zbornik, sv. III, Zadar 1965, 918.

²⁸ Ostalo je pripalo "saveznicima i neutralnim zemljama" (0,75%) i "neprijateljima" (3,25%).

Zusammenfassung

DER ÖSTERREICHISCHE LLOYD - DIE BIS ZUM I. WELTKRIEG WICHTIGSTE KÜSTENLINIE AN DER ÖSTLICHEN ADRIAKÜSTE

Ljubomir Antić

Die Küstenschifffahrt tritt als System einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zu Beginn des 19. Jhs. in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erfindung des Dampfschiffes in Erscheinung. Segelboote hatten nämlich keine Regelmäßigkeit und größere Verkehrsdichte garantieren können, da sie von den Witterungsbedingungen abhängig waren. Das erste Dampfschiff an der Ostküste der Adria haben wir 1818, und die erste Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Österreichische Lloyd mit Sitz in Triest, wurde 1835 gegründet. Es war dies die erste bedeutende Schifffahrtsgesellschaft der Küstenlinie in diesem Gebiet bis zum Untergang der Österreich-Ungarischen Monarchie. Lloyd hatte eine wichtige Rolle in der Entwicklung des kroatischen Küstengebietes und der Inseln, und er ist insbesondere für den Beginn des Fremdenverkehrs bedeutend, in den er auch eigenes Kapital investierte.

J U B I L A R N I
H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

posvećen je

prof. dr. Jaroslavu ŠIDAKU,

*njegovu osnivaču i glavnom uredniku
(1948 – 1985)*

IZDAVAČ: Društvo za hrvatsku povjesnicu

REDAKCIJSKI ODBOR

Mirjana GROSS
Ivan KAMPUŠ
Ivica PRLENDER
Tomislav RAUKAR
Petar STRČIĆ

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK

Ivan KAMPUŠ

LEKTOR

Branko ERDELJAC

Adresa uredništva:

Društvo za hrvatsku povjesnicu
Zagreb, Odsjek za povijest, Filozofski fakultet
Ul. Ivana Lučića 3

Cijena ovog broja iznosi 200 kuna

Izdanje časopisa sufinancira
Ministarstvo znanosti i tehnologije Republike Hrvatske

Mišljenjem Ministarstva kulture Republike Hrvatske br. 532-03-1/7-94-01 i 5320317-96-01
od 18. XI. 1994. i 1. III. 1996. časopis je oslobođen plaćanja poreza na promet.

Slog i prijelom na kompjutoru: DENONA, Garićgradska 6 – Zagreb

Tisak: KRATIS, Vrapčanska 15 – Zagreb, prosinac 1997.