

ODNOS KRALJEVINE SRBA, HRVATA I SLOVENACA
PREMA HRVATSKOM BRODARSTVU
(1918 – 1929)*Franko Mirošević*

UVOD

Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca imala je oko 2854 km jadranske obale. Na najvećem dijelu te obale u ono vrijeme živjeli su i sada žive Hrvati. Očekivalo bi se da će država s tolikom duljinom obale i brojnim dobrim lukama nastojati postati pomorska država. Utjecaj pomorstva na gospodarski život te države mogao je imati golemo značenje. Pomorstvo po prirodi i namjeni ima važnu ulogu u promicanju raznovrsnih i mnogostrukih gospodarskih grana koje se uza nj vežu. Razvijeno pomorstvo moglo je potaknuti razvoj prometa u cjelini, izgradnju morskih luka, snaženje i jačanje unutrašnje i vanjske trgovine i drugih grana gospodarstva. Sve pomorske države svijeta oduvijek su posvećivale veliku brigu i skrb razvoju vlastite trgovačke mornarice. Zato na početku ovog priloga postavljamo pitanje zašto Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca toj gospodarskoj grani nije posvećivala nikakvu brigu iako se zna da je upravo na toj obali ono do 1918. bilo razvijeno.

Odgovor na navedeno pitanje pokušat ćemo dati osvrtom na položaj brodarstva Kraljevine SHS, poreznu i tarifnu politiku, lučke pristojbe i subvencioniranje trgovačke mornarice i brodogradnje.

Kraljevina SHS imala je povoljne uvjete za razvoj brodarstva. Obala je bila povezana s velikim prirodnim kopnenim zaleđem. Prvi put dijelovi Srbije, u okviru jedne države prometnim vezama mogli su se povezati s Jadranskim morem. Hrvatskoj se u novoj državi pružala šansa da razvije svoje gospodarske resurse u djelatnosti brodarstva, pogotovo i zato što je nestalo konkurentskog austrijskog, talijanskog i mađarskog kapitala i njihovih brodarskih društava koja su sputavala razvoj hrvatskih brodarskih društava, prema kojima se Austro-Ugarska Monarhija mačehinski odnosila. Moglo se očekivati da će tek osnovana država odmah prići osiguranju uvjeta za razvoj domaćih luka, domaćih brodogradilišta i domaće trgovačke flote kao temelja za razvoj domaćeg brodarstva. Potrebno je bilo odmah prići donošenju programa izgradnje i unapređivanja pomorstva kojim je trebalo utvrditi i odrediti koje luke treba izgrađivati, kojim smjerovima usredotočiti poduzimanje i razvoj pomorskog prometa (gradnja željezničkih pruga prema jadranskim lukama) te uspostaviti solidne osnove za provođenje politike subvencioniranja trgovačke mornarice, utvrditi stimulativnu i za sve prihvatljivu politiku lučkih taksa, kreditiranja, prijevoznih tarifa

i drugo. Bez solidno izrađenog programa nije moglo biti ni prave i dobre orijentacije države prema razvoju brodarstva.

Trgovačke obrtničke komore u tada raskomadanoj Hrvatskoj djelovale su u Zagrebu, Splitu, Osijeku i Dubrovniku. One su često državnim organima nudile programe za razvoj brodarstva, organizirale konferencije o pomorstvu. Rezultati su bili porazni. U lipnju 1926. godine održana je u Ljubljani i konferencija privrednih komora Kraljevine SHS. Na njoj je konstatirano da država ni nakon osam godina (od nastanka) još nema utvrđene pomorske politike ni određeni sustav i plan rada na pitanju pomorstva. Osnovna karakteristika odnosa države prema pomorstvu, kaže se, bio je rad s vremena na vrijeme.¹ Mjesto da se brodarstvu pokloni potrebna briga i da se mjerama fiskalne politike osigura dominantan utjecaj domaće flote u vanjskoj i unutrašnjoj trgovini (u prekomorskom prometu), Kraljevina SHS je dopuštala talijanskoj trgovačkoj floti da konkurira domaćim parobrodarskim društvima. Ponos svakog pomorskog naroda je njegova trgovačka mornarica. Što je narod neke države bio slobodniji i nezavisniji, to je njegova flota bila jača i veća. U svezi s tim *Jugoslavenski pomorac* piše: "More je najjeftinija i najljepša cesta na svijetu, približit će nas još većma i mi ćemo u doba kulturno tehničkog progresa polučiti još zahvalnije rezultate."²

Nažalost, centralistička, srpska vlast, nije imala razumijevanja za razumne upute pisca članka. Kritizirajući pomorsku politiku Kraljevine SHS, *Jugoslavenski pomorac* u članku "Za intenzivnost pomorske propagande u Jugoslaviji" (autor R. Crnić) piše: "Nažalost imade još i danas mnogo nerazumijevanja za taj problem (misli se na pomorstvo, op. a.) ali nemojmo zdvajati! Samo pomoću jake propagande među našim narodom koji će svojim moralnim auktoritetom prinukati odgovorne da se intenzivnije stanu baviti tim pitanjima, polučit će realni uspjeh!"³ Prognoze pisca članka nisu se obistinile. Propagande nije nedostajalo. Istina, nije ju provodila država već komore, društva, časopisi i novine. Nedostajala je smišljena politika države usmjerena na prosperitet brodarstva.

Bjegunci iz Sušaka i Rijeke održali su 8. siječnja 1921. godine u Zagrebu sastanak s kojeg su uputili "Memorandum" vladi u Beogradu u kojem traže vođenje smišljene politike prema brodarstvu i pomorstvu u cjelini. Traže donošenje mjera koje će potaknuti investicije u brodarstvu. Vlada se kritizira što dosad nije ništa učinila za razvoj pomorstva (izostalo subvencioniranje kupnje trgovačkih brodova, subvencioniranje brodogradnje). Traži se oslobađanje carine na robu koju prevoze brodovi, poticanje kupnje brodova trgovačke mornarice kao i poticanje osnivanja i rada domaćih brodogradilišta.

Nemar za prosperitet domaće trgovačke mornarice Rudolf Crnić ocjenjuje ovim riječima: "Pet je dugih godina iza kako se ujedinismo u ovu državu. Spori smo u svemu a naročito u pitanjima ekonomskim, koja su baza uspješnog razvitka i blago-

¹ *Jugoslavenski pomorac* u broju 6 od 15. III. 1922. donosi izjavu jednog ministra u beogradskoj vladi koji je rekao da "Jugoslavija nema novaca da izgradi svoju luku". Ako to ne bude Rijeka, kaže on, bit će to Trst, a ako ne bude Trst, bit će Venecija luka za Jugoslaviju.

² *Jugoslavenski pomorac*, broj 3 od 2. II. 1923.

³ Isto.

stanja svake države. Kod nas najveći dio energije i vremena troši se na jalova interna politička pitanja dok se ekonomskim pitanjima posvećuje slaba pažnja.⁴

Vlade Kraljevine SHS ništa nisu poduzimale da se država oslobodi utjecaja talijanske trgovačke flote koja je držala 70 % njezine uvozne prekomorske trgovine. Kontinentalna, balkanska shvaćanja vladajućih srpskih krugova nisu mogla dokučiti da pomorstvo državi može donijeti velike koristi. Nikako da dodu do spoznaje o važnosti trgovačko-pomorskog prometa i o potrebi njegove emancipacije od inozemnih pomorskih društava. Kao da im je bilo važno da država ima more, ali ne da i od tog mora pučanstvo, naseljeno na njegovim obalama i otocima živi. S obzirom na odnos države prema brodarstvu, Kraljevina SHS je bila primorska, ali ne i pomorska zemlja, jer nije znala iskoristiti uvjete koje joj je more nudilo. U njezinim vrhovima prevladavala je kontinentalna orijentacija koju zbog odnosa političkih snaga praktički nije bilo moguće rušiti. Vladajući vrhovi nisu mogli shvatiti bit kvalitativnih promjena do kojih je došlo stvaranjem zajedničke južnoslavenske države. Oni su razmišljali s pozicija proširene kontinentalne i agrarne Srbije.⁵

Hrvatska, najprimorskija zemlja tada centralističke države, bila je raskomadana, a svi njezini organi vlasti bili su potčinjeni beogradskoj vladi. U Hrvatskoj tada nije bilo moguće voditi konzistentnu politiku unapređenja brodarstva koja bi bila usmjerena iz jednog središta. Zbog raskomadnosti hrvatskog teritorija (okruzi, oblasti banovine) nije bilo moguće kreirati jedinstvenu pomorsku politiku jer Hrvatska nije funkcionirala kao jedinstvena politička i gospodarska cjelina. Samo su trgovačko-obrtničke komore (Zagreb, Senj, Split, Osijek, Dubrovnik) u tom pogledu bile vrlo aktivne, ali njihove sugestije i prijedloge nije prihvaćala centralna vlada.

Opće nerazumijevanje važnosti brodarstva i pomorske privrede kao i njezine specifičnosti pokazivali su najčešće oni koji su zauzimali ključne pozicije u najvišim organima vlasti. Prilikom debate o budžetu u Narodnoj skupštini dr. Budislav Grga Andelinović je 12. ožujka 1926. godine rekao da sve dosadašnje vlade i ova koja je na vlasti nisu vodile računa o problemima pomorstva. Za ilustraciju iznio je mišljenje istaknute osobe na vlasti koja je suprotstavljajući se odobravanju sredstava za obnovu svjetionika rekla: "Pa šta nam trebaju ti svjetionici? Zašto lađe ne nose na sebi svjetionike kao što ih nose automobili."⁶ Ovoj izjavi ne treba komentara, ona najbolje pokazuje što su o moru i pomorstvu znali oni koji su odlučivali o njegovu razvoju.

Vrhovi državne politike nisu uspjeli ni osam godina nakon stvaranja zajedničke države izraditi pomorsku politiku koja bi se temeljila na pogodnostima što ih je pružalo Jadransko more. Ne samo da nije izradila politiku već država nije bila u stanju riješiti ni pojedina aktualna pitanja pomorstva koja su se sukcesivno javljala. Zato država nije bila sposobna rješavati ni pojedina pomorska pitanja. Briga za razvoj brodarstva kod najodgovornijih državnih faktora nije postojala. Hrvatsko brodarstvo, stradalo u ratu teško se oporavljalo, jer nije imalo pomoć države. O tome

⁴ Isto, broj 21 od 15. XII. 1923.

⁵ Jadranska straža, broj 4, 1926, 72.

⁶ Jugoslavenski pomorac broj 6 od 26. III. 1926.

Jugoslavenski pomorac piše: "Takvoj sramoti su krivi poglavari koji radi svoje nesposobnosti i nemara ne shvaćaju vrijednost brodarstva uopće."⁷

1. ORGANIZACIJA POMORSKE UPRAVE I BRODARSTVA

Loše stanje brodarstva u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca rezultat je više činilaca. Jedan od njih bio je način organizacije pomorske uprave kao organa državne vlasti. Brigu za brodarstvo problematiku države i pomorstva uopće vodilo je *Ministarstvo saobraćaja* (prometa). Pod njegovom upravom bile su državne željeznice i riječni promet. Organi vlasti koji su se trebali brinuti za razvoj brodarstva bili su dužni kreirati pomorsku politiku. Međutim, oni to nisu radili, već su pokazivali veliku nebrigu i nedozrelost u tom pogledu. Pomorska administracija u središnjim organima vlasti u Beogradu (državno činovništvo) sastojalo se od ograničenog broja osoblja koje nije moglo zadovoljiti zahtjeve te gospodarske grane.

U sastavu Ministarstva saobraćaja bila je *Pomorska oblast* čije je sjedište bilo u Bakru. Sjedište spomenute oblasti središnja vlada u Beogradu neposredno nakon uspostave (1920) pokušava premjestiti u Split, ali se tome suprotstavlja *Trgovinsko-obrtnička komora* u Zagrebu. Suprotstavljanje obrazlaže činjenicom što je Sušak jače brodarstvo središte od Splita u kojem se nalaze uprave i sjedišta mnogih brodarstvenih društava a ujedno je bio i najbliža luka najjačih gospodarskih središta u zemlji. U svezi s tim se navodi: "Sušak kao najbliža luka gospodarski razvijenog zaleda ima sve preduvjete za snažan razvoj tim više što postoji mogućnost proširenja svih lučkih i prometnih uređaja na širokoj crti do Martinšćice, dočim na hrvatskoj obali ima više luka. U prilog Sušaka govore odlučno i državno politički razlozi s obzirom na Italiju koja bi preseljenje Pomorske oblasti u Split smatrala uzmakom."⁸

Na zaostajanje hrvatskog pomorstva utjecali su loši i nedorečeni pomorskopravni i administrativni propisi. Država je brodarstvo podupirala samo u općim zakonskim odredbama kao što su ustav, deklaracije s konferencija i slično. U konkretnim zakonskim odredbama te stavove nije razrađivala niti ih je sankcionirala. Konkretnih mjera i zakonskih normi država nije donosila, a ako ih je i donosila, one su redovito bile protiv interesa razvoja samog brodarstva. U odredbi članka 34. *Vidovdanskog ustava* stoji: "Pomorstvu i morskome ribarstvu obratit će se naročita pažnja. Naročitim zakonom uredit će se obezbjeđenje lica pomorskog zanimanja za slučaj bolesti, iznemoglosti i starosti." Nasuprot navedenoj ustavnoj odredbi u praksi je pomorsko zakonodavstvo Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca bilo vrlo zastarjelo i manjkavo. Mjesto svog zakona Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca dugo je nakon proglašenja koristila i primjenjivala u pomorskim pitanjima zakon "Editto politico" donesen za vrijeme Marije Terezije. Imala je samo neke zakonodavne pretpostavke kao što je bila *Osnova trgovačkog pomorskog zakona* (izdao Vjekoslav Škarica) i *Osnova trgovačkog pomorskog zakona* (sastavio dr. Julije Mogan) koji je ustvari bio Nacrt pomorskog trgovačkog zakona za Kraljevinu Srba, Hrvata i Slovenaca.

⁷ Isto, broj 21 od 15. XII. 1923.

⁸ Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore Zagreb (ITOKZ) II. polugodište 1921. godine, Zagreb 1922.

Nedostatak pomorskopravnih i administrativnih propisa sputavao je daljnji razvoj brodarstva. Zbog toga država snosi i odgovornost za deficitarnost pomorskopravne regulative koja bi unapređivala i poticala razvoj brodarstva. Po mišljenju Trgovačko-obrtničke komore Zagreb država bi bila dužna "(...) da reorganizira državne organe vlasti koji su pod svojom kontrolom imali resor pomorstva".⁹

Još prije donošenja Vidovdanskog ustava donesena je Uredba o organizaciji pomorske uprave.¹⁰ Po toj Uredbi utemeljeno je posebno odjeljenje u Ministarstvu saobraćaja. Odjeljenje je samostalno obavljalo sve osobne i stvarne poslove pomorske uprave a osobito brodarske, trgovačkoprometne, ribarske, tehničke i zdravstvene. Prema navedenoj Uredbi i važećim propisima iz oblasti prometa u okviru Pomorske oblasti u Bakru trebalo je djelovati Trgovačko pomorsko vijeće. Međutim, ono se nijednom nije sastalo. Sva vlast bila je usredotočena u Ministarstvu saobraćaja. Niži, potčinjeni mu organi iako sa stanovitom autonomijom, nisu se mogli njome koristiti zbog ograničavanja te autonomije upravo od onog organa koji ju je trebao poticati.

Nova Uredba o organizaciji Ministarstva saobraćaja donesena je 16. VI. 1921. godine. Uredba ukida Pomorsku oblast u Bakru i utemeljuje *Direkciju pomorskog saobraćaja* sa sjedištem u Splitu. Spomenutom Uredbom osnovano je pri Ministarstvu saobraćaja *Brodarsko odjeljenje*. Njegove su ovlasti bile velike. Ono je rješavalo sva personalna pitanja koja su se odnosila na odredbe *Zakona o saobraćajnom osoblju* i *Općeg zakona o činovnicima građanskog reda*. Brodarsko odjeljenje je tako rješavalo i najsitnija pitanja iz djelokruga pomorstva iako nije raspolagalo potrebnim stručnim osobljem a bilo je i daleko od onih kojima je trebalo pitanja rješavati. Direkcija pomorstva u Splitu je prema propisima imala široke ovlasti i djelokrug rada. Imala je za taj posao donekle i dovoljno stručnog osoblja. Međutim, zbog centralističke politike svojim se ovlastima nije mogla koristiti i nije rješavala upravne stvari. Mjesto Direkcije te poslove obavljalo je Brodarsko odjeljenje. Trgovinsko-obrtnička komora Zagreb nije bila zadovoljna načinom organiziranja pomorske uprave. Komora stalno inzistira da brodarstvu treba prepustiti slobodu djelovanja, da joj ne treba prevelika pravna regulativa koja će sputavati razvoj, već onakva koja će njegov razvoj poticati. U svezi s tim se ističe da "(...) Pomorska uprava treba da se rukovodi komercijalnim pogledom i principima". Komora se zalaže da pomorstvo izdvoji iz sektora prometa i da se pripoji Ministarstvu trgovine.¹¹ O stanju pomorske uprave Trgovačko-obrtnička komora Zagreb piše: "Međutim, kod nas ni jedna grana državne uprave nije toliko zanemarena koliko baš pomorska uprava, usprkos priznavanju ne samo čitave naše privredne javnosti nego i mjerodavnih faktora."¹²

Polazeći od tog stajališta Komora se zalagala da država posveti više brige pomorskoj politici koja treba državnoj pomorskoj upravi postaviti što čvršći i solidniji temelj. Tražila se reorganizacija na svim konferencijama, ali bez uspjeha.

Ljubljanska konferencija privrednih komora Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca održana 1926. godine u Ljubljani za glavnu temu imala je probleme pomorstva. Bila

⁹ Isto.

¹⁰ Službene novine, od 18. IX. 1919, broj 95.

¹¹ ITOKZ za 1925, 163, Zagreb 1926.

¹² Isto, za 1926, 72, Zagreb 1927.

je to najjača manifestacija sveukupnog pomorskoga gospodarstva. Referenti i sudionici te konferencije pokazali su da su interesi pomorske trgovine i industrije u državi bili zapostavljeni od onih kojima je bila dužnost da ih promiču, a to su bili država i njezini organi.

Svi gospodarski krugovi, osobito pomorci, očekivali su da će ljubljanska konferencija potaknuti rješavanje gorućih problema brodarstva u nas, što se nije dogodilo. Konferencija je utvrdila solidarnost interesa i potreba pomorstva s cjelokupnim interesima državnoga gospodarstva. Sve to nije bilo dovoljno da pokrene inertne vladajuće krugove da prihvate zaključke konferencije. Namjesto poboljšanja, nastupilo je pogoršanje. U zakonskom prijedlogu o organizaciji centralne uprave o brodarstvu nije bilo ni riječi. Trgovačko-obrtnička komora iz Zagreba u to vrijeme zalaže se da se Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu pretvori u najvišu egzekutivu državne vlasti iz oblasti pomorstva. Nacrt zakona predlagao je suprotno, smanjenje kompetencije s tim da se Direkcija gradiira i u upravnom pogledu u korist vlasti usredotočene u Ministarstvu saobraćaja.

Vlada Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca sustavno je smanjivala novčana sredstva namijenjena brodarstvu i organima državne uprave pod čijom je nadležnošću bilo pomorstvo. Taj odnos vidljiv je iz tablice 1. u kojoj se nalaze podaci o zaposlenima u organima Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu. Tablica donosi i podatke o broju zaposlenih u tim organima u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije.

Tablica 1. Podaci o zaposlenima u organima pomorske uprave prije i poslije rata¹³

Pomorska vlast	Broj				
	pravnik	inženjera	veterinara	lijčnika	ribarskih stručnjaka
Trst (prije rata)	37	28	2	4	5
Rijeka (prije rata)	10	4	1	1	1
Prije 1918. ukupno	47	32	3	5	8
Direkcija pom. saob. Split (poslije rata)	3	9	–	–	1
Brodarsko odjeljenje	2	–	–	–	1
Poslije 1918. ukupno	5	9	–	–	2

Svake godine državnim budžetom Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca odobravala su se sredstva za veći broj zaposlenih službenika, ali se mjesta nisu popunjavala, a sredstva su prebacivana za druge svrhe. I na taj se način pomorstvo iskorištavalo.

Država je štedjela i na lučkim uredima. Prije rata bilo je na istočnoj jadranskoj obali oko 100 lučkih ureda raspoređenih u jadranskim lukama. U 1925. godini na

¹³ "Naše pomorstvo", 24, 25, Maribor 1927.

jadranskoj obali Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca bilo je svega 37 lučkih ureda. I od tog broja neki su uredi bili ukinuti zbog nedostatka novca u budžetu.

Tablica 2. Podaci sistematiziranih i popunjenih radnih mjesta pravnika i inženjera u pomorskoj upravi¹⁴

Budžetska godina	Sistematizirano		Faktički popunjeno	
	Pravnika	Inženjera	Pravnika	Inženjera
1920/1921.	11	15	2	6
1922/1923.	10	15	3	6
1924/1925.	8	13	3	9
1926/1927.	5	10	3	9

Unatoč zahtjevu Konferencije privrednih komora u Ljubljani (24 – 26. VI. 1926) u kojem se traži povećanje personala Direkcije pomorstva u Splitu, Uredbom od 30. III. 1927. godine (kojom se organizira Ministarstvo saobraćaja) broj zaposlenih u Direkciji ostaje isti. Vlast nikako da organizira i prilagodi organizaciju pomorske administracije potrebama te gospodarske grane. Uredba iz 1927. sankcionira stanje po kojem su sve važnije funkcije pomorske administracije i dalje izvan prirodnog pomorskog i primorskog ambijenta, gdje su postojali najbolji uvjeti za razvoj te privredne grane.

Novom uredbom iz 1927. pomorski promet ostaje zajedno s riječnim u istom ministarstvu iako su pomorski stručnjaci tražili njegovo uključenje u Ministarstvo trgovine. Ključne pozicije u Ministarstvu saobraćaja imali su ljudi bez osjećaja za razvoj brodarstva. Tako je gospodarski razgranatije brodarstvo i financijski jače došlo u nadležnost ljudi iz riječnog prometa koji su teorijski i praktično malo ili nimalo znali o kompliciranim pomorskim pitanjima.

Nova organizacija pomorske uprave 1927. godine donesena je bez sudjelovanja i suradnje zainteresiranih pomorskih gospodarskih faktora. Izrađena je bez konzultacije pomorskih stručnjaka. Uredbu su izradili funkcionari Ministarstva saobraćaja koji nisu poznavali probleme brodarstva. U svezi s tim Komora u Zagrebu u izvješću 1928. konstatira: "Zbog toga nije ni čudo, da naša pomorska uprava pada postepeno u sve to težu krizu i da će konačno stradati ako se nadležni faktori ne pobrinu za njenu racionalnu reorganizaciju."¹⁵

Pomorski stručnjaci spomenute Komore su smatrali da se zbog nestručne izrade, Uredba neće moći primjenjivati u praksi. U pomorskoj administraciji išlo se krupnim koracima natrag. Prilikom rasprave o budžetu za 1929. godinu, u Narodnoj skupštini, ministar saobraćaja dao je pesimističke izjave i konstatacije. On je izjavio da su potrebe pomorstva u budžetu uvijek bile zapostavljene. Lutalo se, kaže on, bez smjera i cilja. U raspravi o budžetu za 1929. ministar je također izjavio da u budžetu

¹⁴ Isto.

¹⁵ ITOKZ za 1928. 154, Zagreb 1929.

nema sredstava za pomorstvo i da će ih trebati tražiti izvan budžeta. Ministar se tom prilikom založio za izradu pomorskog programa. Dakle, od rezolucije Ljubljanske konferencije do 1928. godine nije postignut nikakav napredak u pomorstvu.¹⁶

Na probleme pomorstva upozoravala je i konferencija privrednika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca održana 27. I. 1923. u Beogradu. Konferencija između ostalog konstatira da je pomorski promet "(...) tužna slika nemara naše države za ovu veliku granu narodne privrede". Konferencija traži da se domaćim parobrodarskim društvima dâ pomoć s "izdašnim subvencijama u razmjeru njihove tonaže".¹⁷ Ujedno se od kraljevske vlade traži da "(...) posveti najozbiljniju pažnju unapređivanju našeg pomorstva uopće, a napose uređenju naše plovidbe, izgradnji i proširenju naših luka, stvaranju boljih prometnih veza sa zaleđem, uvođenju tarifnih, carinskih i željezničkih pogodnosti na pomorski promet" te da se svim mjerama uznastoji da Jadransko more postane odlučan gospodarski faktor.¹⁸

2. POLITIKA CARINA NA UVOZ BRODOVA I BRODSKE OPREME

Pogrešnom fiskalnom politikom prema brodarstvu država je 1925. godine ugrozila započeti prosperitet trgovačke mornarice Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Donijela je 20. VI. 1925. godine propis po kojem domaći brodari prilikom kupnje brodova moraju platiti carinu u iznosu od 30 do 40 % vrijednosti broda. Prema tome se propisu cijena jednog osrednjeg parobroda od 15,000.000 dinara povećavala za 3 do 5 milijuna dinara.¹⁹

Motiv za donošenje spomenute carinske tarife bio je tobožnja zaštita domaće brodogradnje. Međutim, svima je bilo u to vrijeme poznato da domaća brodogradilišta nisu bila konkurentna stranim i da su bila mnogo skuplja (i do 40 %), da nisu bila atraktivna za domaće brodare jer nisu bila sposobna graditi brodove potrebne domaćoj trgovačkoj mornarici. Takav propis nije imala ni jedna pomorska država na svijetu. Nakon uspješnog prosperiteta domaće trgovačke mornarice u 1924. godini do kojeg je došlo isključivo angažiranjem domaćeg privatnog kapitala ovaj propis prijeto je potpunoj stagnaciji obnove plovnog parka trgovačke mornarice.

Istina, u pojedinim odredbama navedene carinske tarife stoji da su: brodovi, šlepovi, tankovi i pontoni slobodni od carine ako se ne izrađuju u zemlji. Međutim, od toga nije bilo koristi jer se i to ograničavalo klauzulom kojom se navedena olakšica povremeno utvrđuje i objavljuje u *Službenim novinama*. Dakle, Ministarstvo je objavljivalo popise predmeta koji se nisu izrađivali u zemlji. Sve te administrativne zapreke unosile su kod kupaca-brodovlasnika veliku nesigurnost. Kupac je mogao u inozemstvu kupiti parobrod, a odluka o oslobodenju od carine ovisila je o Ministarstvu trgovine, odnosno mišljenju da li se takvi brodovi kod nas proizvode ili ne proizvode. Kupac je tako bio izvrnut apsolutnoj nesigurnosti pa se suzdržavao od zaključivanja ugovora.

¹⁶ Jugoslavenski pomorac broj 7 od 5. III. 1929.

¹⁷ Isto.

¹⁸ Isto, broj 7 od 3. IV. 1924.

¹⁹ Isto, broj 5 od 6. II. 1926.

Efikasnost navedenog propisa mogla se ostvariti ako je mjerodavno ministarstvo prethodno objavilo popis jedinica koje se ne carine pa bi potencijalni kupci broda unaprijed znali mogu li brod bez carine kupiti ili ne. Mjere carinske tarife donesene su u vrijeme kada se dinar u međunarodnom prometu prilično stabilizirao i kada mu je omjer prema stranim valutama bio povoljan, pa su postojali i bolji uvjeti za kupnju brodova u inozemstvu. Carina nije pogadala samo kupnju novoizgrađenih brodova već i kupnju polovnih brodova, kojima su se naši brodovlasnici uvelike koristili.

Pogođeni mjerama nepovoljne carinske politike brodovlasnici su, posredstvom svog udruženja, *Federacije jugoslavenskih brodovlasnika*, uputili mjerodavnom ministarstvu sredinom kolovoza 1925. spomenicu u kojoj se traži: "ukidanje carine na parobrode, na kupnju ugljena, strojnog i cilindričnog ulja, boja, predmeta i dijelova za popravak brodova i brodarenje".

Na spomenicu ministarstvo reagira 28. rujna 1925. raspisom Generalne direkcije carina broj 141 Cbr. 4616 po kojoj se dopušta bescarinski uvoz stranog ulja koje je namijenjeno za brodove što plove izvan teritorijalnih voda Kraljevine SHS. Bila je to beznačajna olakšica kojom se mogla koristiti samo duga plovidba.²⁰

Dobri poznavaoци prilika u našem brodarstvu odmah su reagirali na spomenuti propis. Putem tiska i javnim skupovima upozoravali su na štetnost takve odluke. Oni koji su donijeli taj propis doista su malo što znali o specifičnostima brodarstva i brodogradnje koji su u svom postovanju djelovali na temelju međunarodnih propisa i međunarodnih gospodarskih kriterija.

Oštar napad na propisanu carinsku politiku tiskan je u časopisu *Jugoslavenski pomorac* u članku "Kuda brodimo". U njemu se donose podaci kojima se upozorava na apsurdnost tog carinskog propisa. Između ostalog se navodi: "Hoće li već jednom da dođe Krist, da vas bičem istjera iz Hrama Domovine, da uvede jednom red i pravdu u našu kuću? Takvim postupkom stavlja se država u neljepo svjetlo. Zar takvim postupkom želite dovući našeg bogatog emigranta u domovinu kao janje pod nož, – da mu naprosto oduzmete 40 % njegovog imutka! Ne pitam vas dali znate, jer ste u tim stvarima analfabeti, pa velim, da se s tom svotom može kupiti drugi parobrod, ali da – ti ne plove Savom i Dunavom, tim brodovima dapače ne treba ni svjetionika, – Jeli? Tako ste jednom kazali da neka brod stavi fenjere poput automobila, s kojima ste se obikli vozikati. – Izvrsno!?! Znajte sramotu! Jugoslavenska mornarica izgubila je parobrod 'Arna' nosivosti 5800 tona – i to vašom krivnjom." Kako doznajemo, parobrod 'Arna' već je dne 1. svibnja o.g. otputovao iz Venecije pod čehoslovačkom zastavom. A mi?! 'Zube na policu' vele Primorci.²¹

Nakon ovog članka ministar trgovine dr. Ivan Krajač, rodом iz Senja, član HSS, radeći po sugestijama Stjepana Radića, uputio je ministru financija prijedlog da se na osnovi članka 15. prijedloga Zakona o općoj carinskoj tarifi izmijeni tarifa broj 681, odnosno carina na parobrode i motorne brodove. Zahtjev je izmjene tražio zbog interesa obnove trgovačke mornarice.²²

²⁰ Isto, broj 13 od 1. VII. 1926.

²¹ Isto, broj 11 od 6. VI. 1926.

²² Isto, broj 13 od 1. VII. 1926.

Pomorski stručnjaci su smatrali da carina u iznosu do 30 % od vrijednosti parobroda onemogućava ne samo daljnji razvoj domaće trgovačke mornarice već i njezinu regeneraciju. Apsurdnost propisa sastojala se u tome što nije bilo bitnih preduvjeta za razvoj brodogradnje jer u državi nije bilo razvijene željezne i strojarke industrije, zato su domaći brodovi bili skupi. Mjesto da se brodogradnja pomogne subvencijama, uvode se visoke carine na kupnju parobroda. Kupnja brodova u inozemstvu u 1925. bila je za vlasnike brodarskih društava vrlo povoljna i isplativa. Te godine još postoji kriza u brodarstvu, mnogi brodovi nisu plovili (stajali su privezani u lukama). Međutim, naši su brodovlasnici u toj godini uspješno poslovali pa su mogli obnavljati flotu. Visoke carine su prijetile da im oduzmu dobit koju su ostvarili u nepoštednoj borbi na svjetskom tržištu. Visoke carine onemogućavale su naše brodare da uspješno konkuriraju talijanskoj trgovačkoj floti koja je imala velikog udjela u vanjskoj trgovini Kraljevine SHS. Naši su se brodovlasnici morali natjecati s talijanskim brodovlasnicima (koji su imali bolje i modernije parobrode) u prijevozu cementa iz tvornice u okolici Splita i prijevozu robe iz Trsta i u Trst. Poskupljenje plovnog parka za domaće brodare ozbiljno je dovodilo u pitanje rentabilnost sudjelovanja u tim poslovima.

3. POMORSKOLUČKA POLITIKA

U pomorskim državama, pomorsko lučka politika bitni je element državne gospodarske politike. More je najprikladniji put za odvijanje prometa i razmjene dobara a promet i trgovina najjača su sredstva za razvoj gospodarske snage svake države. Svaka suverena država koja je smještena uz more koristi se svim njegovim pogodnostima koje joj ono pruža u prometu i trgovini. Država koja se time ne koristi vodi nerazumno gospodarsku politiku čije se loše posljedice prije ili poslije pokazuju na njezinu štetu i štetu njezina pučanstva.

Kraljevina SHS bila je eklatantan primjer nerazumnog odnosa prema moru i pogodnostima koje ono pruža pučanstvu u gospodarskom pogledu. Nije, dakle, pokazivala potrebnu pozornost problemima pomorske politike i gospodarskoj ulozi luka koje su se nalazile na obalama istočnog Jadrana. O tome u izvješću Trgovinsko-obrtničke komore Zagreb piše: "I nakon deset godina samostalnoga državnog života moramo priznati da se nismo potrudili da otvoreno raspravimo problem izgradnje naših luka i da nacionalnu privredu lišimo dezorijentacije i traženja vanjsko-trgovačkih pravaca u kojoj se ona i dandanas nalazi."²³

Vladajući krugovi Kraljevine SHS sve su drugo smatrali važnim osim da pokažu i dokažu da im je država po svome karakteru i položaju pomorska. Za Jadran i pomorstvo ništa nisu učinili. Naprotiv, dopustili su da se u njemu učvrste stranci i preuzmu položaje koje su davno trebali preuzeti domaći brodovlasnici. Njihovo zanimanje za brodarstvo i pomorstvo u cjelini svodilo se na održavanje konferencija, donošenje rezolucija i njihovo odašiljanje određenim forumima.

Smatralo se da će novoosnovana država voditi pomorsku politiku kojom će se stvarati uvjeti za gospodarski prosperitet jadranskog pojasa i države u cjelini i da će

²³ ITOKZ za 1929, 192, Zagreb, 1930.

se na taj način ispraviti pogreške Austro-Ugarske Monarhije učinjene u pomorskoj politici a kojom su sve hrvatske luke (osim Rijeke) bile zapušteno. Beogradska centralistička vlada napravila je hrvatskom pomorstvu isto što i austro-ugarska vlast. I ona je nastavila politiku zlosretnih tradicija austro-ugarske pomorske lučke politike koja se očitovala zapuštanjem gospodarskih interesa, primorskih, hrvatskih krajeva, podržavajući tako njihovu gospodarsku nerazvijenost.²⁴

Vlada Kraljevine SHS u deset godina nije uspjela donijeti program pomorsko-lučke politike kojim bi se točno odredilo koje luke treba razvijati, odnosno u kojim lukama treba razvijati pomorski promet i trgovinu i u kojim pravcima ih treba postupno razvijati te koju će zadaću koja luka imati u bližoj i daljnjoj budućnosti gospodarskog razvoja cjelokupne države. Bez utvrđenog programa nije moglo biti ni prave i dobre orijentacije u državnom gospodarstvu te uspješnih pothvata u razvoju industrije u priobalju i pomorskoj trgovini.

Država je pokazala potpuno neshvaćanje prilika, odsutnost smisla za dobru trgovačku politiku te nedostatak plana za gospodarsku sanaciju države jer nije htjela iskoristiti brodarstvo i staviti ga u službu vanjske trgovine. Ništa nije urađeno za uspostavljanje redovnih parobrodskih veza sa zemljama s kojima je Kraljevina SHS bila u uskom trgovačkom dodiru. Zato što država nije pomagala domaće brodarstvo ono je sudjelovalo s 24,6 % prometa u domaćim lukama, sve ostalo su prevozili strani brodovi. Talijanska zastava je npr. u pomorskoj trgovini Kraljevine SHS sudjelovala sa 63,9 %. Ona je sama prevozila više od polovice uvoza i izvoza Kraljevine SHS. Zabrinjavajuće je bilo to što se taj udio iz godine u godinu povećavao na štetu domaćih brodara.²⁵ Domaća trgovačka mornarica prevezla je 1924. godine 33 % ukupne tonaže, 1925. godine 23 % a 1926. godine svega 22,6 %. Nasuprot tome udio talijanske flote je rastao od 52,50 % 1924. godine na 62 % u 1925. godini, 67 % u 1926. godini, a u 1927. godini iznos se zadržao na 63 %.²⁶

Mjesto aktivne i efikasne pomorske politike vodile su se rasprave na kojem mjestu koncentrirati pomorski promet, da li u jednoj luci ili paralelno razvijati sve postojeće veće luke (Šibenik, Sušak, Split, Metković, Dubrovnik). Bilo je i onih koji su zagovarali gradnju novih luka, iako ih je u državi bilo oko 365.²⁷ Gospodarski stručnjaci Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu smatrali su da zemljopisna konfiguracija države i njezina gospodarstvena struktura ne dopuštaju koncentraciju prometa u jednoj centralnoj luci jer nije bilo moguće sve prometne putove iz unutrašnjosti uputiti k jednom izlazu na more. U svezi s tim u izvještaju Trgovinsko-obrtničke komore Zagreb piše: "Sanjati o veličini nedostiživih svjetskih emporija kao što je Anvers, Rotterdam, Hamburg, Marseille, Genova itd. a živjeti na istočnoj obali Jadrana, u koju ne utječe ni jedna rijeka koja bi povezivala podunavsku ravnicu s morem i koju od dunavskog bazena dijeli velebitska i dinarska barijera, znači živjeti u odsustvu svakog realnog gledanja na glavne prometne elemente koji su doprinjeli

²⁴ Isto.

²⁵ "Jugoslavenski pomorac" broj 1 od 10. 1. 1929.

²⁶ Isto.

²⁷ ITOKZ za 1929, 193, Zagreb 1930.

razvitku prometnih luka. Uvjeravati sebe, da su te emporije rezultati i posljedice protekcionističke politike dotičnih država znači obmanjivati sebe neostvarivim utopijama.²⁸

Komore su se zalagale da se lučko-pomorska politika uskladi s prirodnim i gospodarskim preduvjetima pojedinih krajeva s obzirom na strukturu (gospodarsku i zemljopisnu) pojedinih dijelova morske obale i gravitaciju njihovog bližeg i daljeg zaleđa.

Obala Hrvatske (bez Istre) po smještaju luka dijelila se u sljedeće gospodarske i prometne sektore:

- a) gornjojadranski sektor sa Sušakom kao središtem
- b) srednjodranski sektor sa Splitom i Šibenikom i
- c) donjojadranski sektor s Dubrovnikom i Kotorom.

Svaki sektor je imao svoja gravitacijska područja i specifične regionalne gospodarske karakteristike.

Luke istočnojadranske obale mogu se podijeliti i prema vezama sa zaleđem, i to na luke

- a) koje su vezane sa svojim zaleđem normalnim kolosijekom,
- b) koje su vezane uskim kolosijekom,
- c) koje nemaju veze sa zaleđem.

Luke vezane normalnim kolosijekom su Šibenik, Sušak i Split. S uskim kolosijekom bile su Gruž (Dubrovnik) i Metković. Velik broj luka nije bio vezan sa zaleđem nikakvim kolosijekom. Sve naše luke bile su nižerazrednog karaktera u usporedbi sa svjetskim lukama. Sušak, naša najveća luka za izvoz drveta imala je velikih teškoća s potrebnim lučkim postrojenjima. Teškoće su se mogle prevladati neznatnim investicijama, ali država ta sredstva nije odobrila.²⁹

Država je izdvajala neznatna sredstva za gradnju i popravak luka. Prema službenim podacima utrošeno je u godinama 1924, 1925. i 1926. za uređenje, popravke, dogradnje i nove gradnje pristaništa i lukobrana u svim istočnojadranskim lukama ukupno 46,174.521 dinar. Od toga:

- u pomorskom kotaru Sušak	10,868.562	ili	23,6 %
- u pomorskom kotaru Šibenik	7,910.331	ili	17,2 %
- u pomorskom kotaru Split	13,613.674	ili	29,5 %
- u pomorskom kotaru Dubrovnik	13,781.054	ili	29,7 %
Svega	46,174.521	ili	100 % ³⁰

Za sigurnost navigacije brodova od osobite je važnosti uredno funkcioniranje svjetionika i drugih pomorskih znakova u lukama, na otocima, otočićima i rtovima. U razdoblju od 1924. do 1926. godine za sigurnost plovidbe utrošeno je iz državnog budžeta ukupno 735.474 dinara. Raspoređeno po pomorskim kotarima podjela je provedena na ovaj način:

²⁸ Isto, 195.

²⁹ "Naše pomorstvo", Izvještaj s konferencije privrednih komora Kraljevine SHS, Maribor 1927, 55 i 56.

³⁰ ITOKZ za 1929, 98, Zagreb 1930.

Pomorski kotar Sušak	200.731 ili	21,5 %
Pomorski kotar Šibenik	277.584 ili	31,8 %
Pomorski kotar Split	80.362 ili	10,2 %
Pomorski kotar Dubrovnik	176.797 ili	100 % ³¹

U budžetu za 1927/28. odobren je bio kredit od 2,000.000 dinara za obnovu svjetionika uzduž obale. O korištenju tog kredita nema podataka u komorskoj dokumentaciji.

Na održavanje i popravke lučkih zgrada na moru od 1924. do 1926. utrošeno je ukupno 1,503.369 dinara. Pojedini pomorski kotar dobio je sljedeće dinarske iznose:

Sušak	81.543 ili	5,4 %
Šibenik	35.010 ili	2,3 %
Split	1,241.851 ili	83,0 %
Dubrovnik	139.965 ili	9,3 %

Ukupno dinara	1,503.369 ³²
---------------	-------------------------

Za podizanje kuća potrebnih lučkim ispostavama i kapetanijama u budžetu za 1927/1928. bilo je osigurano 900.000 dinara, a za uređenje i izgradnju luka i pristaništa iz budžeta države izdvojeno je 50,413.364 dinara.³³

Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu nije platila svoje obaveze iz budžetske godine 1927/1928. Ostala je dužna više od 20 milijuna dinara za radove i nabavu u toku 1927. i 1928. Ako se svota dugovanja usporedi s cjelokupnim budžetom koji je bio predviđen za pomorstvo u toj godini (89,761.444 din), vidljivo je da je ta svota bila doista velika. Ministarstvo Direkciji nije stavljalo na raspolaganje potrebne novčane iznose, zato Direkcija svoje obaveze prema izvođačima radova nije mogla izvršavati. Za 1927/1928. godinu Direkcija je primila 60,000.000 dinara, dakle budžet joj je ostao dužan 29,761.444 dinara. Zato je Direkcija poremetila izgradnju luka u Gružu, Šibeniku i Zeleniki. Radovi su bili obustavljeni dok se nisu platile zaostale svote. Država je bila dužna i parobrodarskim društvima za ugovorene subvencije u iznosu od 15,788.000 dinara (za 1927), a za 1928. parobrodarska društva su potraživala 30,000.000 dinara.

Konferencija u Ljubljani 1926. godine u zaključku preporučuje vladi da ubrza započete popravke pomorskih luka te da s tehničkoga gledišta opskrbi luke prijeko potrebnim postrojenjima i hitno nabavi potrebne glibodere za čišćenje luka te barem jedan brod za spašavanje. Konferencija je tražila uvođenje olakšica u carinskom i tarifnom pogledu radi stimuliranja izvoza preko domaćih luka i carinske i tarifne pogodnosti za robu koja dolazi izravno iz mjesta proizvodnje.

Ministarstvo saobraćaja sankcioniralo je u članku 222. financijskog zakona za 1927/28. povišenje lučkih pristojbi. Ta odredba glasi: "Pristojbe predviđene § 6. zakona o lučkim pristojbama od 30. ožujka 1922. godine ("Službene novine" br. 278/1922) povišuju se za 400 %, one predviđene §§ 7, 8, 9. i 10. istoga zakona za 300

³¹ Isto, 99.

³² Isto, za 1927, 99, Zagreb 1928.

³³ Isto.

%. Ministarstvo saobraćaja ovu je mjeru donijelo u namjeri da zaštiti domaću trgovačku mornaricu od jake konkurencije inozemnih zastava u domaćim lukama" (tako se donošenje mjere od strane vlade opravdavalno).³⁴ Ova mjera nije naišla na jednostavan i dobar prijem parobrodara, pogotovo ne špediterskih poduzetca i pomorskih agentura jer su smatrali da će to prouzrokovati pogoršanje prometa morem. Donesena mjera nije suzbila konkurenciju strane zastave niti je došlo do smanjenja pomorskog prometa. Trgovinsko-obrtnička komora Zagreb suprotstavila se navedenoj zakonskoj mjeri. Na redovitoj sjednici od 28. XI. 1927. jednoglasno je usvojila zaključak po kojem se pokreće postupak kod mjerodavne vlasti da se pristupi reviziji zakona o lučkim pristojbama s ciljem da se domaćim parobrodarskim društvima osigura "(...) utakmična sposobnost za prevoz robe kroz naše luke".³⁵

4. SUBVENCIONIRANJE OBALNE PLOVIDBE

Trgovačka mornarica Kraljevine SHS nužno je trebala državnu pomoć s obzirom na nizak stupanj razvijenosti i organiziranosti. Pomoć države posebno je bila potrebna maloj obalnoj plovidbi s više razloga a pogotovo zato što je pružala državi usluge. Osiguravala joj je prometnu vezu kopna s otocima, prometnu vezu između luka na kopnu, prevozila poštu, vojnike i državne činovnike bez naknade. Gotovo sve linije male obalne plovidbe bile su nerentabilne. Subvencioniranje male obalne plovidbe započelo je 1922. godine. Subvencije nisu bile ustaljene, određivale su se bez čvrstih i mjerljivih kriterija. Neizvjesnost dodjele subvencije negativno je utjecala na brodarce. Komore su predlagale donošenje specijalnog zakona za subvencioniranje ili sklapanje dugoročnih ugovora za pojedine prometne službe od pet do deset godina. Na konferenciji brodara u Beogradu u prosincu 1923. prevladalo je mišljenje da država mora davati redovitu subvenciju samo onom parobrodarskom društvu male ili velike obalne plovidbe koje obavlja prometnu službu održavanjem redovite plovidbe po voznim redovima, tonažom i brzinom koju će država propisati i odobriti uzimajući poslovnu rentabilnost svake pruge, a da se za nabavu novih brodova daju premije od 2 funte po toni.³⁶

Subvencioniranje male obalne plovidbe svodilo se na novčano pomaganje određenog broja brogarskih poduzeća. Pravni temelj na kojem je počivalo subvencioniranje male obalne plovidbe bili su ugovori što ih je država sklapala s pojedinim parobrodarskim društvom za održavanje određenog broja vezanih pruga unutar obale i otoka, kao i prijevoz pošte, vojske, činovnika i njihovih obitelji uz stanovite uvjete. Subvencija brogarskim poduzećima za održavanje male obalne plovidbe osiguravala se državnim budžetom. Prilikom utvrđivanja budžeta u skupštinskim debatama bilo je uvijek živo. Na sjednici od 12. III. 1926. godine zastupnik dr. Grga Anđelinović konstatira da postojeća vlada ne vodi računa o pomorskim stvarima odbijajući nacrt budžeta za 1927/1928. godinu. Zamjera predlažaču što nije sastavio statistiku trgovačke mornarice i što nije u okviru sredstava koja se predlažu za

³⁴ Isto, za 1927, 86, Zagreb 1928.

³⁵ Isto.

³⁶ Isto, za 1925, 164 i 165, Zagreb 1926.

subvenciju utvrdio koliko sredstava treba odvojiti za gradnju i nabavu novih brodova. Beogradski *Privredni pregled* kritizira raspodjelu sredstava ističući da je ona provedena prema "partijskoj odnosno plemenskoj pripadnosti".³⁷ U svezi s tim se navodi: "Mi smo dosad dali 101 milijun dinara za našu trgovačku mornaricu a dat ćemo u 1927/1928. budžetskoj godini još 35 milijuna ali sve to nije dato po planu i sistemu, već je često dijeljeno partizanskim (op. u. partijskim) i po nekim plemenskim recip-tima. Osim toga ta subvencija je toliko stvar čefa da ni jedno brodersko društvo ne smije da se usudi na građenje novih lađa."³⁸

Pristranost se pripisivala prilikom utvrđivanja iznosa za društvo "Boka" s kapitalom od 6,000.000 i svega pet parobroda a do kraja ožujka 1926. godine primilo je ukupno 10,250.012,26 dinara subvencije. Osim toga primilo je 2,000.000 dinara kao predujam za subvenciju koja mu pripada za budžetsku godinu 1926/1927. Druga društva nisu primala subvencije niz godina. Dubrovačka parobrodarska plovdba (DPP) s kapitalom od 40,000.000 dinara dobila je ukupno 13,000.000 dinara, a imala je 16 parobroda od kojih je 10 bilo velikih. Povećane dotacije ipak nisu pomogle društvu "Boka" da postuje rentabilno.³⁹

Osvrćući se na utvrđivanje subvencija za godinu 1926/27. list *Jugoslavenski Lloyd* u broju 49 od 1. III. 1927. donosi opširan članak u kojem komentira odluku vlade, donesenu na prijedlog Ministarstva saobraćaja u pogledu utvrđivanja iznosa subvencije. Odluka vlade sadržavala je dvije novosti, smanjenje subvencije za 5,000.000 dinara i prijedloga da se započne sa subvencioniranjem velike obalne plovidbe. Smanjenje subvencija maloj oblandoj plovidbi, smatra *Jugoslavenski Lloyd*, suprotno je općim gospodarskim i pomorskotrgovačkim interesima, pogotovo zato što vladina mjera nije sadržavala potrebne gospodarske principe, određene smjernice koje garantiraju sistematizirano unapređenje domaće trgovačke mornarice i prometne djelatnosti.

Prijedlogom subvencija bila su nezadovoljna najviše broderska društva koja su obavljala malu obalnu plovidbu jer su za istu službu bila nejednako nagrađena što je pokazivalo kvocijent obavljenog rada po milji i brutotoni. Uočavala se velika razlika koja se nikakvim mjerilima nije mogla objasniti. Svi zainteresirani traže da se pitanje subvencije riješi zakonom kako je to riješeno u drugim pomorskim državama. Takav zahtjev postavila je i Konferencija privrednih komora u Ljubljani 1926. godine. U rezoluciji skupa u Ljubljani između ostalog stoji: "Konferencija privrednih komora, uzevši u pretres pitanje pomorskih subvencija, uvida i smatra kao neodgodivu potrebu cjelokupne nacionalne privrede a nacionalnog pomorstva napose da se zakonskim putem a po ekonomskim i komercijalnim kriterijima regulira pitanje subvencioniranja pomorskog brodarstva jer se samo na taj način može zajamčiti povoljan razvitak naše trgovačke mornarice u skladu s narodnim gospodarskim potrebama i snagama".⁴⁰

³⁷ "Jugoslavenski pomorac" 17 od 20. XI. 1926.

³⁸ Isto.

³⁹ Isto.

⁴⁰ Isto, broj 6 od 20. III. 1927.

Konferencija je jednoglasno predložila vladi da se što prije obrazuje službena komisija koja bi sredila sve potrebne podatke iz oblasti domaćeg trgovačko-prometnog života te da na temelju tih podataka izradi zakonski prijedlog o subvencioniranju domaće trgovačke mornarice. Vlada se na rezoluciju konferencije oglušila, u 1927. godini nastavljeno je sa subvencioniranjem kao i ranije.

Restrikcije u subvencioniranju trgovačke mornarice i pučanstvo obalnog pojasa teško prihvaćaju jer su one imale za posljedicu reduciranje mnogih parobrodarskih pruga (linija), osobito onih koje su povezivale gospodarska središta (Sušak, Šibenik, Split, Dubrovnik) s manjim mjestima na obali i otocima. Veze između obalnih mjesta i otoka, uspostavljene malom obalnom plovidbom imale su golemo značenje za pučanstvo tih krajeva jer tada nije postojala druga prometna veza uzduž obale.

Iznosi subvencija iz godine u godinu su se mijenjali. Manji doprinos u 1923/1924. godini od onog u 1922/1923. prouzrokovao je štrajk pomoraca sredinom 1923. koji je doveo do obustave redovite plovidbe oko 3 mjeseca.

Od 1922. do 1928. država je budžetom osigurala brodarским poduzećima sljedeće dinarske iznose:

Budžetska godina	Broj red. pruga	Broj prevaljenih m. m.	Iznos subvencije	Prosječna naplata za 1 m. m. Din
1922/23.	48	756.954	13,750.000.-	17.77
1923/24.	51	674.892	11,250.000.-	16.63
1924/25.	57	979.310	39,999.586,42	40.80
1925/26.	62	958.506	39.936.173.-	41.66
1926/27.	63	1,007.801	30,271.935,10	30.03
1927/28.	58	1,060.350	36,360.000.-	34.28

Tablica 3. Podaci o ukupnim subvencijama male obalne plovidbe 1922 – 1928. god.⁴¹

Iz tablice 4. je vidljivo da je svake godine bilo promjena u odnosu na pojedina društva, nekima se sredstva povećavaju, drugima smanjuju. Najjače variraju subvencije isplaćene *Jadranskoj plovidbi*, i to u jednoj krivudavoj, nesigurnoj liniji. To je poduzeće najnepovoljnije osjetilo tu nesigurnost u budžetskoj godini 1926/27. kada mu je subvencija smanjena za 10,000.000 dinara iako je intenzitet njegove kabotažne službe bio gotovo jednak ranijoj godini. Situacija se popravlja u 1927/28. Nesigurnost naplate za obavljanu kabotažnu službu imala je negativan učinak na poslovne završne račune spomenutog poduzeća, koje je 1926. godine saldiralo bilancu s efektivnim gubitkom od 311.155, 32 dinara u zlatu. Usto, društvo nije u toj godini izvršilo potrebne popravke svog brodovlja, ograničivši se samo na najnužnije popravke. Društvo *Jadranska plovidba* u 1925. godini izdalo je 1,474.394,01 zlatnih dinara za održavanje i popravak brodova. U tu svrhu u 1926. godini isplatilo je samo 707.689,77 zlatnih dinara iako mu je flota uvelike bila istrošena i tražila je obnovu. Od 1924. godine država nije davala subvencije jedrenjacima koji su također pružali usluge u

⁴¹ ITOKZ, za 1929, 99, Zagreb 1930.

Navedeni dinarski iznosi bili su raspoređeni po brogarskim društvima na sljedeći način:

Broj	Naziv i sjedište društva	1922/23. za 11/12.		1923/24. za 9./12.		1924/25. za b. g.		1925/26. za 12/12.		1926/27. za b. g.		1927/28. za b. g.		Ukupno	
		Din		Din		Din		Din		Din		Din		Din	
1.	Jadranska plovidba d. d. Sušak	9.946.322.-		8.354.910.48		28.309.636.76		29.538.866.-		19.568.358.07		23.500.000.-		119.218.093.31	
2.	Dubrovačka par. pl. a. d. Dubrovnik	1.603.296.-		1.346.768.64		5.232.401.92		5.151.200.-		5.132.125.44		6.000.000.-		24.465.792.-	
3.	"Boka" broderska a. d., Kotor	1.401.160.-		1.179.494.40		4.757.171.86		2.909.186.-		2.810.976.68		4.000.000.-		17.060.988.94	
4.	Srpsko-arbanska banka, Cetinje	235.243.-		41.455.44		1.000.000.-		1.500.000.-		1.800.000.-		1.800.000.-		6.376.698.44	
5.	Korčulanska plovidba, Korčula	167.520.-		140.716.80		357.510.92		373.175.-		-		-		2.054.506.72	
6.	Obalna plovidba "Hum"	89.376.-		75.075.84		-		-		401.132.16		450.000.-			
7.	Kaštelanska plovidba r.z.s.o.j., Split	50.400.-		42.336.-		161.888.-		262.174.-		441.028.75		480.000.-		1.440.826.75	
8.	Zadružna plovidba, Omiš	28.224.-		23.708.16		177.976.96		134.596.-		-		-		731.727.28	
9.	Polijska plovidba, Krilo	28.224.-		23.708.16		-		66.976.-		118.314.-		130.000.-			
10.	Jedrenjaci	197.235.-		21.826.08		-		-		-		-		219.061.08	
	Svega	13.750.000.-		11.250.000.-		39.999.586.42		39.936.173.-		30.271.935.10		36.360.000.-		171.567.694.52	

Tablica 4. Podaci o subvencijama pojedinim brogarskim poduzećima u razdoblju 1922 – 1928. u maloj obalnoj plovidbi⁴²

⁴² Isto.

prijevozu putnika i koje je s obzirom na karakter naše obale i mnogobrojno otočje trebalo podupirati i pomagati.

O izvršenoj prometnoj službi u godini 1927/28. po pojedinim brogarskim poduzećima i odobrenoj im naplati za tu službu upoznat ćemo se iz sljedeće tablice, sastavljene na temelju službenih podataka *Direkcije pomorskog saobraćaja* u Splitu:

Broj	Poduzeće	Broj održanih pruga		Broj uposlenih parobroda	Prevaljeni put u morskim miljama	Naplati za 1 prevaljenu m. m.	
		s tuzemstvom	s inozemstvom			Din	p
1.	Jadranska plovidba	36	2	50	802.620	29	28
2.	Dubrovačka plovidba	2	4	3	214.088	52	58
3.	"Boka" a.d.	5	–	7	63.422	63	06
4.	Jadransko skadarska plovidba	–	2	6	31.312	57	48
5.	Kaštelanska plovidba	3	–	2	22.204	21	62
6.	Parobrodsko društvo "Hum"	3	–	1	17.940	25	08
7.	Poljička plovidba	1	–	1	8.764	14	84
	Ukupno	50	8	70	1.060.350	37	70
						prosječno	

Tablica 5. Podaci o izvršenoj prometnoj službi u godini 1927/28. po pojedinim brogarskim poduzećima i odobrenoj im naplati za tu službu⁴³

Iz tablice 5. je vidljivo da je održavano 58 redovitih pruga, od kojih 50 s tuzemstvom, a 8 s inozemstvom. U prometu s tuzemstvom bilo je sedam tzv. glavnih (longitudinalnih) pruga među koje su se ubrajale i brze pruge Sušak – Kotor (dvaput na tjedan) i Gruž – Split (jedanput na tjedan). Uz navedene pruge promet se održavao i na lokalnim prugama, i to:

- a) u sušačkom pomorskom kotaru 8 pruga
- b) u šibenskom pomorskom kotaru 10 pruga
- c) u splitskom pomorskom kotaru 11 pruga
- d) u dubrovačkom pomorskom kotaru 9 pruga
- e) u meljinskom pomorskom kotaru 5 pruga

Od osam redovitih pruga s inozemstvom *Jadranska plovidba* održavala je prugu na relaciji Metković-Trst i Sušak-Patras, *Dubrovačka plovidba* na relaciji Kotor-Gruž-Trst, Gruž-Trst i Gruž-Bari, a *Jadransko-skadarska plovidba* (Srpsko-arbanska banka) dvije pruge, i to na relaciji Rijeka Crnojevića-Skadar i Skadar-Obot-Ulcinj-Bar.

Država je subvencionirala društva koja su u prometu imala ukupno 70 parobroda s ukupno 32.224 bruto registarske tone i 33.932 HP. Navedeni broj parobroda u 1928.

⁴³ Isto.

godini prevezao je 25.000 putnika i 17.000 tona robe. Posada brodovlja brojila je 1.140 osoba. Prevaljeno je bilo 1,060.350 morskih milja, koje je država platila prosječno s 37,70 dinara po nautičkoj milji.⁴⁴

Iz niže navedene tablice saznajemo o broju putnika i količini prevezene robe u 1925, 1926. i 1927. godini.

	Godina	Broj putnika	Količina robe Qb.	
Glavne pruge:	1925.	86.206	349.582	
	1926.	88.556	393.800	
	1927.	117.309	-	
Lokalne-Sušak:	1925.	239.698	156.971	
	1926.	281.849	199.365	
	1927.	288.146	-	
Lokalne-Šibenik:	1925.	58.341	7.648	
	1926.	88.281	14.245	
	1927.	129.782	-	
Lokalne-Split:	1925.	224.718	194.159	
	1926.	273.330	254.645	
	1927.	320.958	-	
Lokalne-Dubrovnik:	1925.	71.319	24.562	
	1926.	99.183	23.075	
	1927.	104.620	-	
Lokalne-Meljine:	1925.	78.326	20.430	
	1926.	84.766	32.790	
	1927.	76.225	-	
Skadarsko jezero:	1925.	5.813	12.285	
	1926.	7.200	43.610	
	1927.	9.875	-	
S inozemstvom:	1925.	22.983	230.757	} Metković-Trst
	1926.	49.407	247.750	
	1927.	51.213	-	

Tablica 6. Podaci o broju putnika i količini prevezene robe u 1925, 1926. i 1927. god.⁴⁵

Tablica 6. pokazuje da je putnički i robni promet bio na svim linijama u znatnom porastu (osim u pomorskom kotaru Meljine). Podataka za robni promet u 1927. godini nema. Prema nekim neslužbenim podacima bio je na razini 1926. godine. Najjači porast prometa u zadnjim dvjema godinama očitovao se u lokalnim prugama srednje Dalmacije (Split i Šibenika) što treba pripisati posljedicama otvaranja ličke pruge.

⁴⁴ Isto.

⁴⁵ Isto.

Iz navedenih tablica (posebno tablice 5) razabire se da država nije po istoj stopi honorirala pojedina parobrodarska društva pogotovo s obzirom na teškoće prometa, brzinu upotrebljivih brodova i inozemnu konkurenciju na pojedinim linijama. Kad se sve te okolnosti i uzmu u obzir, ipak se ne može objasniti toliko različita diferencijacija koju država nikada nije uspjela razložno opravdati. Zagrebačka komora je stalno inzistirala da vlada objavi stipulacije i klauzule ugovora o subvencioniranju. Njezini pokušaji ostajali su bez uspjeha i nitko osim ugovarača nije znao na što je sve obvezan. Treba napomenuti da se ugovori ovakve vrste podnose parlamentu na odobrenje jer oni nisu interesirali samo poduzetnike već i ostalu gospodarsku javnost, koja u obliku javnih podavanja pokriva izdatke subvencioniranja redovnoga pomorskog prometa i koja je trebala znati što je subvencionirano društvo dužno pružiti javnom prometu.

Svota od 171,567.694,52 isplaćena je za 5,437.813 milja, tj. prosječno 31,50 po morskoj milji. Nelogično je u toj raspodjeli bilo to što se broj prevaljenih milja povećao a prosječna nagrada za prevaljenu milju smanjivala što je vidljivo iz niže priložene tablice:

Budžetska godina	Broj pruga	Broj prevaljenih m. m.	Isplaćena subvencija		Prosječna nagrada za 1 m. m.	
			Din.	p.	Din.	p.
1925/26.	62	958.506	39,936.173	–	41	66
1926/27.	63	1,007.801	30,271.935	10	30	03
1927/28	58	1,060.350	36,360.000	–	34	28

Tablica 7. Podaci o prosječnoj nagradi za jednu prevaljenu milju

Dakle, iznos prosječne nagrade za prevaljenu milju nije bio svake godine jednak i nije pokazivao nikakve stalnosti. Nagrada za prevaljenu jednu morsku milju osobito pada u godini 1926/27. što pokazuje da odnos između države i brodarskih poduzeća koja su obavljala malu obalnu plovidbu nije bio izgrađen na realnoj osnovi i da brodarska poduzeća nisu mogla sa sigurnošću računati na visinu nagrade za prevaljenu milju, odnosno protuuslugu države. Neka brodarska poduzeća zbog smanjenog iznosa investicija prijetila su obustavom prometa.

Od 1929. godine započelo je subvencioniranje male obalne plovidbe na novim osnovama, temeljenim na dugoročnim ugovorima između države i brodarskih poduzeća. Ugovori su potpisani 15. III. 1929. s valjanošću od 1. IV. 1928. godine za deset idućih godina. Rješenje o tim ugovorima bilo je ozakonjeno člankom 75. Financijskog zakona za 1929/1930.

Prije sklapanja ugovora provedena je na zahtjev vlade koncentracija parobrodarskih poduzeća, i to utoliko što su neka manja poduzeća bila prisiljena da svoje brodove i linije u obalnoj plovidbi prepuste na bazi slobodne pogodbe jačim društvima. Navedena inicijativa vlade rezultirala je smanjenjem broja pomorskih društava koja su se bavila prijevozom putnika i robe u maloj obalnoj plovidbi. Ostala su samo

⁴⁶ Isto.

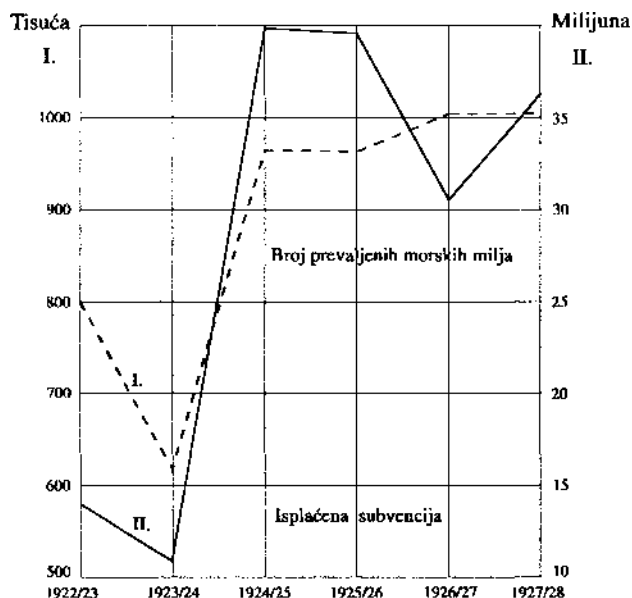
četiri društva: *Jadranska plovidba*, *Dubrovačka plovidba*, *Brodarsko a. d. Boka* i *Plovidba Hum*. Ugovorom svakom društvu utvrđen je broj parobroda kojima će obavljati promet, broj redovitih pruga i broj prevaljenih milja, kao i to da u određenom vremenu obnovi plovni park.

Ugovorima s državom pojedina društva su se obvezala:

Jadranska plovidba bila je dužna da s 48 parobroda održava najmanje 46 redovitih pruga i prevali minimalno 983.681 milju što se može povećati za daljnjih 49.184 milje. U ugovorenom vremenu *Jadranska plovidba* morala je obnoviti svoj plovni park i izgraditi 18 novih parobroda s najmanje 7.000 brutoregistrarskih tona. U ime subvencije primat će zato godišnje 30,500.000 dinara.

Dubrovačka plovidba bila je dužna da s osam parobroda održava najmanje deset redovitih pruga i da prevali minimalno 182.500 morskih milja, što se može povisiti za daljnjih 9.125 milja. U ugovorenom roku morala je sagraditi 2 nova broda s ukupno 1.250 brutoregistrarskih tona. Za obavljanje navedenih poslova od države je godišnje trebala primiti 11,250.000 dinara.

Tablica 8. Subvencioniranje redovnog pomorskog saobraćaja⁴⁷



Brodarsko a. d. Boka s devet parobroda i najmanje devet redovitih pruga bilo je dužno godišnje prevaliti 98.132 morske milje (moglo se povisiti za daljnjih 6.869 nautičkih milja). U ugovorenom vremenu bilo je dužno sagraditi četiri parobroda s ukupno 550 brutoregistrarskih tona. Subvencija je bila 7,000.000 na godinu.

⁴⁷ Isto

Plovidba Hum, svojim redovnim parobrodom i jednim rezervnim trebala je održavati tri linije i prevaliti najmanje 14.560 nautičkih milja (moglo se povisiti za 833 milje). Godišnje je trebala primiti 750.000 dinara subvencije.⁴⁸

Svoje obveze u prvoj ugovorenoj godini (1928/1929) navedena poduzeća izvršila su ovako:

Tablica 9. Podaci o izvršenim obvezama subvencioniranih brogarskih poduzeća⁴⁹

Društvo	Broj održanih redovnih pruga		Uposlene lađe		Prevaljeni put m. m.	Naplata za 1 m. m. Din.
	u tuzemstvu	s inozemstvom	br.	b. tonaža		
Jadran.Plovidba	43	3	48	15.886	983.681	31. –
Dubr.Plovidba	6	4	8	3.543	182.500	61.60
"Boka" brod. a. d.	7	2	9	996	98.132	71.33
Paroplov. "Hum	3	–	1	123	14.660	51.23
Ukupno	59	9	66	20.548	1.278.973	38.70

Novi plovni park, parobrodarska društva trebala su prema ugovorima izgraditi postepeno. Ugovorom je bilo riješeno i pitanje zaostalih subvencija što je država dugovala parobrodarskim društvima. Na toj osnovi država je parobrodarskim društvima isplatila subvenciju do 1927. godine u državnim bonovima koje je eskomptirala Narodna banka i druge privatne banke a subvencija za 1928. isplatila se u postepenim obrocima po budžetskoj mogućnosti, i to tako da se "isplaćivanje svelo u kolotečinu sa isplatama po dugoročnom ugovoru".⁵⁰

Posebним člankom ugovora bio je reguliran prijevoz pošte i manipulacija poštanskim pošiljkama što su društva bila dužna besplatno obavljati. Prema ugovorima, društva su bila dužna svoje poslovanje uskladiti s prometnim i trgovačkim interesima države. Isključena je bila svaka konkurencija među subvencioniranim poduzećima. Prijevodne tarife u tuzemstvu odobravalo je Ministarstvo saobraćaja a o njihovoj primjeni vodila se stroga kontrola. Zabranjeno je bilo mijenjanje odobrenih tarifa (naniže ili naviše). Ministarstvo saobraćaja moglo je zahtijevati preinaku postojećih tarifa. Tarife s inozemstvom formirale su se na tržištu (prema prilikama prometne konjunktore), ali je i njih Ministarstvo saobraćaja odobravalo. Ugovorima je bilo utvrđeno da cijelo brodsko osoblje moraju biti državljani Kraljevine SHS. Nabavu i popravke parobroda subvencionirana poduzeća morala su obavljati u domaćim brodogradilištima, ako nije dokazano da su cijene za 10 % skuplje od cijene u inozemstvu uz podjednako vrijeme izrade i kvalitete rada. Pogonski materijal i ostale potrepštine broda kao i živežne namirnice društva su morala nabavljati u zemlji.

⁴⁸ Isto.

⁴⁹ Isto.

⁵⁰ "Jugoslavenski pomorac" broj 6 od 26. III. 1929.

Svaki ugovor potanko je određivao visinu subvencije i način isplate uz mogućnost revizije. Sporovi su se rješavali na obraničnom sudu (sastavljen od dva člana koje imenuju ugovorene strane). Ako se izabranici ne slože, o zahtjevu je odlučivao predsjednik privredne komore (Split, Zagreb, Dubrovnik). Rad društava kontrolirao je državni komesar koji je imao pravo i dužnost uvida u društveno poslovanje. Posebnim člankom ugovora bile su utvrđene sankcije za eventualne propuste i neredovito obavljanje plovidbe.⁵¹

Uz ugovore bila je utanačena i "mreža pruga" koju je svako društvo bilo dužno uspostaviti i redovno održavati. U njoj je bila fiksirana periodičnost pruga, tonaža i brzina parobroda, kao i broj morskih milja koje su se u jednoj godini morale prevaliti. Plovidbene smjerove odobravalo je Ministarstvo saobraćaja.

Nakon više godina država je konačno prihvatila sustav subvencioniranja male obalne plovidbe koji su davno primjenjivale razvijene pomorske države svijeta. Zagrebačka ga je Trgovačko-obrtnička komora mnogo ranije predlagala. Raniji način nije bio ništa drugo već pokriva deficita koji su broderska društva imala zbog usluga koje su pružala državi.

Stanje nastalo ugovorima kvalitetno je novo i mnogo povoljnije za društva. Subvencioniranje društava iz godine u godinu sredstvima koja su se osiguravala u granicama nesigurnih budžetskih mogućnosti, dovelo je društvo pred propast. Obalna se flota trošila, a nije se obnavljala pa joj je prijetio potpuni slom. Zaključeni dugoročni ugovori imali su veliku prednost pred ranijim načinom subvencioniranja jer su prekinuli raniju nedorečenost i neizvjesnost. Omogućili su koncentraciju prometa i njegovo kvalitetno i kvantitetno usavršavanje.⁵²

Potpisivanje ugovora o subvencioniranju male obalne plovidbe poboljšalo je položaj parobrodarskih društava i osiguralo kvalitetnije usluge putnicima što se najviše odrazilo u uvođenju novih parobrodarskih linija.

Ukupno je bilo 59 redovitih pruga u tuzemstvu i inozemstvu. Od toga Jadranska plovidba održavala je uzduž obale 8 redovitih pruga u sušačkom kotaru, 12 redovitih pruga u šibenskom kotaru i 15 redovitih pruga u splitskom kotaru. Dubrovačka plovidba 6 redovitih pruga u dubrovačkom kotaru, Boka 7 redovitih pruga u meljinskom kotaru i Hum 3 redovite pruge u korčulanskom kotaru.

Od 9 redovitih pruga s inozemstvom: Jadranska plovidba održavala je linije Metković-Trst (1x na tjedan), Metković-Venecija (1x na tjedan), Sušak-Patras (1x na tjedan), Dubrovačka plovidba održavala je linije Kotor-Dubrovnik-Trst (1x na tjedan), Dubrovnik-Trst (1x na tjedan), Dubrovnik-Bari (1x na tjedan). Boka je održavala linije Rijeka Crnojevića-Skadar (svakodnevno) i Skadar-Oboti-Ulcinj-Bar (2x na mjesec).

Velike razlike su postojale u naplati miljarine pojedinim poduzećima što je rezultat teškoća prometa, brzine brodova i drugih okolnosti. S obzirom na navedeno pouzdano se može zaključiti da ugovorena i predviđena maksimalna, odnosno minimalna miljarina nije bila osnova za određivanje subvencije. Osnova je, čini se, ipak bio pasivitet pruga.

⁵¹ Isto, broj 10 od 18. V. 1929.

⁵² "Jugoslavenski pomorac" broj 11 od 1. VI. 1929.

Tablica 10. pokazuje koliko je putnika i robe prevezno u 1925, 1926, 1927. i 1928. godini na glavnim i lokalnim prugama i redovitim prugama s inozemstvom.

	Godina	Broj putnika	Količina robe Qb.
Glavne pruge:	1925	86.206	394.582
	1926.	88.556	393.800
	1927.	117.309	330.098
	1928.	117.614	348.297
Lokalne pruge:			
Sušak	1925.	239.698	156.971
	1926.	281.849	199.365
	1927.	288.146	159.874
	1928.	337.468	198.905
Šibenik	1925.	58.341	7.648
	1926.	88.281	14.245
	1927.	129.782	20.636
	1928.	157.261	22.093
Split	1925.	224.718	194.159
	1926.	273.330	254.645
	1927.	320.958	367.591
	1928.	349.321	287.437
Dubrovnik	1925.	71.319	24.562
	1926.	99.183	23.075
	1927.	104.620	29.902
	1928.	121.387	25.212
Meljine	1925.	78.326	20.430
	1926.	84.766	32.790
	1927.	76.225	102.715
	1928.	134.182	92.752
Skadarsko jezero	1925.	5.813	12.285
	1926.	7.200	43.610
	1927.	9.875	16.869
	1928.	12.788	–
Redovite pruge s inozemstvom:	1925.	22.983	230.757
	1926.	49.407	247.750
	1927.	51.213	288.783
	1928.	43.356	–

Tablica 10. Podaci o prijevozu robe i putnika u razdoblju 1925 – 1928. u maloj obalnoj plovidbi⁵³

Uočavajući slabosti subvencioniranja domaće trgovačke mornarice u izvještaju Trgovačko-obrtničke komore Zagreb za 1927. godinu piše: "Subvencioniranje pomorstva ne smije se svesti na pojam novčanog pomaganja određenog broja brodar-

⁵³ ITOKZ za 1929, 100, Zagreb 1930.

skih poduzeća, jer tada svi napori i žrtve učinjene od strane države postaju iluzorne. Ono treba udesiti tako, da našu pomorsku industriju i trgovinu podignemo na što viši stepen kapaciteta, a trgovačku mornaricu što je moguće bolje razvijemo i usavršimo prema zahtjevima i potrebama modernog ekonomskog života u skladu s tendencijama naše unutrašnje i vanjske trgovine."⁵⁴

Način subvencioniranja domaće trgovačke mornarice do 1928. godine bio je protiv interesa parobrodarskih društava i domaćeg brodarstva u cjelini. To je potvrdio i ministar prometa general Milosavljević koji je prilikom rasprave o budžetu za 1928/1929. godinu u Narodnoj skupštini 9. III. 1928. rekao: "U budžetu koji je na snazi kao i u ranijim, interesi pomorstva morali su biti žrtvovani prilikama i finansijskim mogućnostima i momentima u kojima se budžet izrađivao. Radi toga ni danas još nisu podmirene najpreče potrebe pomorstva i nije se još mogla urediti pomorska administracija koja je toliko važna za našu državu."⁵⁵

5. SUBVENCIONIRANJE SREDOZEMNE PLOVIDBE

U pomorskoj trgovini Kraljevine SHS postojalo je veliko pomanjkanje redovitih pruga u relacijama s lukama Levanta, Sredozemnog i Crnog mora. Uzrok tome bio je nedostatak brodskih plovih jedinica, sposobnih i prikladnih za racionalnu eksploataciju na tim relacijama, ali i odsutnost svake pomoći države u obliku subvencioniranja. Zbog toga se parobrodarska društva nisu mogla upuštati u otvaranje redovitih pruga na vlastiti rizik, pogotovo i zato što su na tim linijama nailazila na jaku konkurenciju obilato subvencioniranih parobrodarskih društava Italije.

Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu nastojala je uvjeriti nadležnu vlast u potrebu uspostavljanja redovitih pruga u dugoj obalnoj plovidbi, ali bez rezultata. Prva subvencija toj plovidbi dana je u budžetskoj godini 1926/1927. u iznosu od 3,728.064,90 dinara.⁵⁶ Bila je to neznatna svota koja nije mogla proizvesti ni jedan pozitivan učinak u tom smjeru. Efekt pomoći još se više umanjio jer je bio podijeljen između tri parobrodarska poduzeća (*Oceanija*, *Jadranska plovidba* i *Dubrovačka plovidba*) koja su održavala šest redovitih linija s inozemstvom, i to:

1. Sušak-Trst-Pirej-Solun	"Jadranska plovidba"
2. Jadran-Solun-Carigrad-Dunav	
3. Jadransko more-Egejsko more-Carigrad	"Oceanija"
4. Jadransko-Egejsko more-Carigrad-Crno more	
5. Jadransko-Sredozemno more-Maroko Kanarski otoci	"Dubrovačka plovidba" ⁵⁷
6. Sredozemno more	

⁵⁴ Isto, za 1927, 92, Zagreb 1928.

⁵⁵ Isto.

⁵⁶ Isto.

⁵⁷ Isto.

Gospodarski krugovi Hrvatske smatrali su da je pitanje subvencije sredozemne plovidbe bilo prijeko potrebno za daljnji prosperitet prekomorske trgovine. Po njihovu mišljenju za subvencioniranje ove flote trebalo je budžetom osigurati oko 25.000.000 dinara.⁵⁸

Subvencioniranjem sredozemne plovidbe povećao bi se udio domaće trgovačke flote u državnom prometu s inozemstvom koji je bio vrlo nepovoljan za tu flotu. Prema statističkim pokazateljima trgovačka mornarica Kraljevine SHS u prometu s inozemstvom participirala je 1924. godine s 33 % (strana flota 67 %, od toga talijanska 52 %). Udio domaće flote u inozemnom prometu u 1925. godini pada na 23 % (strani brodovi 77 %, od toga talijanski 62 %). U 1925. godini brodovi stranih država počeli su se snažno afirmirati u prometu robe s inozemstvom iz Kraljevine SHS. Uvodili su redovite pruge. Rezultat tog stanja bio je da je udio domaće flote u prometu s inozemstvom u 1926. godini spao na 22 % (stranci 78 %, od toga Italija 67 %).⁵⁹

Inicijativa domaćih brodara da u 1927. godini poprave spomenuti negativni trend razvoja rezultira stanovitim poboljšanjem stanja. Uvode se neke nove parobrodarske linije što povećava udio domaće trgovačke mornarice u sveukupnom prometu s 24,6 %, a u 1928. na 29,5 %. U 1929. godini trend ponovno pada na 26,5 %.⁶⁰

Promet robe koji se obavljao preko naših luka stalno je rastao. Od ukupnog izvoza i uvoza Kraljevine SHS koji je išao morskim putem u 1925. godini iznosio je 24 %, u 1926. godini iznosi 26 %, u 1927. godini 30 %, a u 1928. godini doseže 34 %. Time je rastao i kapacitet domaće trgovačke mornarice koja postupno suzbija stranu konkurenciju.⁶¹

Domaća parobrodarska društva vlastitom su inicijativom uvodila redovite trgovačke linije do grčkih, turskih, maloazijskih i egipatskih luka, kao i luka sjevernoafričke obale, Malte, južne Francuske, Španjolske, Kanarskih otoka i Južne Amerike. Zahvaljujući tim prugama jačao je izvoz Kraljevine SHS a promet robe na tim prugama postajao je sve intenzivniji, uz stalnu prisutnost strane konkurencije. Te konkurencije domaća brodarstva mogla su se osloboditi državnom pomoći. Potreba pomoći proizlazila je i s razloga što parobrodi u redovitoj plovidbi moraju pristajati u određenu luku bez obzira na to da li su dovoljno natovareni ili ne i da li će u toj luci teret utovariti. Zato su ovakve pruge redovito pasivne i posluju s gubitkom. Međutim, za domaće gospodarstvo one su bile od prvorazredne važnosti jer se njima potpomogao državni izvoz i uvoz.

Korist i važnost ovih pruga osjetila se dobro u 1927. i 1928. godini. Te godine vlada je društvima (koja su plovila na tim linijama) dala jednokratnu pomoć od nekoliko stotina tisuća dinara. Nažalost, ta je svota bila tako neznatna da i nije značila neku pomoć. Doznačene svote dale su društvima samo poticaj u započetoj akciji da ne posustanu. Bila je to više moralna negoli materijalna pomoć.

⁵⁸ Isto.

⁵⁹ "Jugoslavenski pomorac", broj 17 od 20. IX. 1930.

⁶⁰ Isto.

⁶¹ Isto.

Parobrodarska društva nisu mogla izdržati pasivnost pojedinih pruga i nisu se mogla s uspjehom odupirati sve jačoj konkurenciji stranih brodara, dobro organiziranih i od svojih vlada obilato subvencioniranih.

Kraljevina SHS imala je mnogo veći izvoz od uvoza. Morskim putem izvozilo se uglavnom drvo i cement, produkti velike zapremnine s niskim prijevoznim stavovima. U najčešćim slučajevima ti parobrodi pri povratku nisu mogli uvijek računati sa sigurnim i dovoljnim teretom pa je većina putovanja bila nerentabilna, poslovalo se s gubitkom. Svaki je brodovlasnik nastojao uputiti parobrod u onu luku u kojoj će moći utovariti povratni teret. Redovite linije to nisu omogućavale. Dakle, izvoz robe iz Kraljevine SHS nije bio kompenziran uvozom iz država u koje se roba uvozila morskim putem. Ovaj nedostatak donekle se ublažavao prijevozom robe susjednih zemalja a tu su našim lukama bile veliki konkurenti talijanske luke Rijeka i Trst.

Poticaj za rješavanje ovog pitanja dala je anketa održana u Ministarstvu industrije i trgovine krajem veljače i početkom ožujka 1930. godine. Donesena je bila i rezolucija kojom se traži da se odmah pristupi izradi zakona kojim će se utvrditi sustav subvencioniranja brodarstva uopće i da se iz svote za subvencioniranje obalne plovidbe predvidi u budžetu za 1930/1931. svota kao potreban višak za subvencioniranje redovitih linija velike obalne i duge plovidbe. Kao prvi korak prihvaćena su bila dva ugovora o subvencioniranju redovitih linija sa Španjolskom i Južnom Amerikom.⁶²

Rješavajući navedene probleme kraljevska vlada je krajem 1930. godine pristupila potpisivanju ugovora o subvencioniranju društva *Jugoslavenski Lloyd i Oceania*. S *Jugoslavenskim Lloydom* potpisan je bio ugovor za redovitu mjesečnu prugu između naših luka i luka Južne Amerike u koje se uglavnom izvozilo naše drvo i cement. S društvom *Oceania* zaključen je ugovor za redoviti promet između naših luka i luka sjeverne Afrike, Španjolske i Kanarskih otoka. Posebna važnost ovog ugovora bila je uspostava direktne veze Jadran-Marseille i glavnih španjolskih luka. Time je omogućena realizacija tek potpisanog trgovačkog ugovora sa Španjolskom, a omogućen je bio i direktan uvoz proizvoda Kraljevine SHS u Francusku.

Ugovorom se parobrodarska društva obvezuju da će za vrijeme desetogodišnjeg trajanja ugovora nabaviti nekoliko većih modernih parobroda. *Jugoslavenski Lloyd* je do 1935. godine trebao kupiti četiri nova parobroda od 8000 do 10000 tona nosivosti s brzinom od 10 do 12 morskih milja na sat.

Oceania je trebala nabaviti dva parobroda od 3000 do 4000 tona nosivosti za održavanje redovite linije između naših i španjolskih luka s brzinom do 14 morskih milja. Spomenutim društvima ugovori su osiguravali subvenciju od 14,500.000 dinara na godinu (*Oceania* 6,000.000, *Jugoslavenski Lloyd* 8,500.000 dinara).⁶³

Naša parobrodarska društva bila su dužna velike svote dinara bankama uz visoke kamate. Za ublažavanje njihovog položaja tražilo se odobrenje kredita na pomorsku hipoteku i prolongiranje otplate na više godina (dugoročni krediti) što nije uspjelo jer *Državna hipotekarna banka* nije predviđala svojim propisima takvu mogućnost.

⁶² Isto.

⁶³ Isto. "Jadranska straža" broj 8 za 1930, 206 i 207.

6. PROBLEMI BRODOGRADNJE

U Austro-Ugarskoj Monarhiji brodogradnja je bila u punom razvoju i toliko jaka da je mogla konkurirati svakoj drugoj brodogradnji na Sredozemnom moru. Kapacitet joj je pokrивao sve domaće potrebe. Usto, brodogradnja je bila nepresušno vrelo prihoda primorskog pučanstva. Povlačenjem jedrenjaka pred parobrodima započinje nazadovanje naše brodogradnje. Padajući usporedo s jedrenjacima podijelila je s njima svoju sudbinu. Gradnja parobroda bila je vezana uz ostalu industrijsku proizvodnju koju naša brodogradilišta, zbog niske tehnološke baze nisu mogla slijediti. Brodogradilišta nisu mogla opstati na obrtničkoj proizvodnji, zato su i propala.

Na našoj obali od 1918. do 1929. godine bilo je više brodogradilišta i škverova. Međutim i pored toga treba ustvrditi da nismo imali brodograditeljske industrije jer je najveći broj brodogradilišta i škverova bio osposobljen za najobičnije popravke manjih brodova i gradnju čamaca. Nešto veće kapacitete imala su brodogradilišta u Kraljevici (*Jadransko brodogradilište*) i brodogradilište *Jug* u Splitu. U Splitu je bilo i brodogradilište *Marjan* osnovano 1922. godine koje se bavilo popravkom željeznih brodova.

Brodogradilišta na našoj obali Jadrana nisu mogla razviti veću proizvodnju. Proživljavala su duboku krizu. Visoke kamate na kredite nepovoljno djeluju na njihovu poslovnost a država ničim nije pomagala domaća brodogradilišta, pogotovo ne beskamatnim kreditima koji su mogli pokrenuti proizvodnju. Brodovlasnici nisu naručivali izgradnju parobroda u domaćim brodogradilištima jer su cijene bile previše (i do 30 % veće od cijena na svjetskom tržištu). Brodogradilišta su tražila od države beskamatne kredite kojima su namjeravala sniziti cijenu broda do 15 i više %. Smatralo se da bi time bili konkurentni stranim brodograditeljima. Nažalost takve kredite država brodogradilištima nije odobravala. Rad brodogradilišta bio bi riješio i mnoge socijalne probleme, stotine nezaposlenih brodograditelja imale bi izvorc prihoda. O tome *Jugoslavenski pomorac* piše: "Kolika bi bila blagodan za naše primorsko radništvo kad bi radnje bile povjerene našem kraljevačkom brodogradilištu shvatiti može svatko, kome je poznata besposlica i bijeda, što već kroz godine bije naš primorski svijet."⁶⁴

Do kraja 1928. godine od domaćeg plovnog parka domaća su brodogradilišta izgradila 505 brodova na jedro (ukupno 5.615 brutoregistrarskih tona - BRT) i 39 brodova na stroj (ukupno 478 BRT). Prema navedenim podacima možemo utvrditi da su domaća brodogradilišta do 1928. godine izgradila 40 % domaće tonaže jedrenjaka a tek 0,13 % tonaže parobroda. Najveći parobrod izgrađen je u trogirskom brodogradilištu (ukupno 149 BRT). Ostalo brodovlje domaće trgovačke mornarice (oko 300.000 BRT) izgrađeno je u stranim brodogradilištima.⁶⁵

O problemima domaće brodogradnje u Izvještaju *Trgovačko-obrtničke komore* Zagreb za 1929. godinu piše: "Kada se ovo i ovakvo stanje naše brodogradnje uspoređi sa stanjem i sastavom naše trgovačke flote koja ima 68 velikih lada za dugu plovidbu, 10 lada za veliku obalnu plovidbu i 860 jedinica za malu obalnu plovidbu te

⁶⁴ "Jugoslavenski pomorac", broj 11 od 15. VII. 1925.

⁶⁵ ITOKZ za 1929. 92, Zagreb 1930.

nekih 11.000 manjih brodica i ribarica, pa kad se uzme u obzir da se naš brodski prostor uvećava godišnje prosječno za nekih 40.000 BRT mora se uvidjeti da između naše brodogradnje i naših potreba na plovnom parku postoji silan disparitet i da pitanje podizanja naše brodogradnje predstavlja jedno krupno nacionalno-ekonomsko pitanje u kom su sadržani ogromni privredni i nacionalni interesi.⁶⁶

U Kraljevini SHS 1929. godine bilo je ukupno 17 brodogradilišta i 44 škvera. Od toga

- a) u pomorskom kotaru Sušak 5 brodogradilišta i 1 škver
- b) u pomorskom kotaru Šibenik 5 brodogradilišta i 15 škverova
- c) u pomorskom kotaru Split 4 brodogradilišta i 10 škverova
- d) u pomorskom kotaru Dubrovnik 3 brodogradilišta i 18 škverova.

Najveći broj brodogradilišta i škverova bile su male radionice potrebne njihovoj okolini za izvođenje najnužnijih popravaka, osobito jedrilica i ribarica. Od spomenutog broja brodogradilišta najveća su bila *Jugoslavensko brodogradilište* d.d. u Sušaku, t.t. *Josip Lazarus* u Sušaku (brodogradilište je bilo smješteno na skrajnjoj pograničnoj točki prema Italiji u samoj sušačkoj luci), t.t. *Krile S. Mato* u Gružu (Lapad), t.t. *Mirna* u Šibeniku, t.t. *Marjan* d.o.j., t.t. *Jug* d.s.o.j. u Splitu i t.t. *Sessa Vicko* u Korčuli.⁶⁷ Na svim brodogradilištima i škverovima od kojih samo četiri nisu radila bila su zaposlena 823 radnika.⁶⁸

Domaća brodogradilišta bila su u nezavidnu položaju, mnogima je prijetila likvidacija. Najveće brodogradilište u Kraljevici (Jugoslavensko brodogradilište) dolazi u krizu 1927. godine kada obustavlja proizvodnju. Vrijednost osnovnih sredstava tog brodogradilišta iznosila je prema procjenama više od 5.000.000 dinara. Stečaj nad ovim brodogradilištem otvoren je 17. XI. 1927. godine. List *Jugoslavenski pomorac* u članku "Mrtvi kapitali" osvrće se na stanje u tom brodogradilištu. U članku se između ostalog navodi: "Kapitali koji su okupljeni na brodogradilištu u Kraljevici danas su ubijeni, mrtvi. Ako padnu u ruke nezvane, svi će ti kapitali biti razneseni i bit će razrušena jedna savršena organizacija rada. Pa ako bismo dopustili da nam izmakne iz naših domaćih ruku ovo moderno i već gotovo brodogradilište, onda zaista kako se može nadati, da bismo u dogledno vrijeme mogli podići sami našu brodogradnju."⁶⁹

Domaći kapital (*Jugoslavenska podunavska banka* i *Jadranska banka*) s jednom grupom engleskih bankara zainteresirao se za saniranje brodogradilišta u Kraljevici i u svezi s tim pregovarao s mjerodavnima u Beogradu. Na licitaciju se javio samo jedan licitant, Jugoslavensko-podunavska banka. Stečajni upravitelj je smatrao da je dražba provedena pod nepovoljnim uvjetima i da je Jugoslavensko-podunavska banka postala vlasnik brodogradilišta u Kraljevici uz minimalnu cijenu (stečajna procjena iznosila je 6.000.000 dinara a tražbine su iznosile 11.000.000 dinara, dok je isključna

⁶⁶ Isto.

⁶⁷ Isto, 97.

⁶⁸ Isto.

⁶⁹ "Jugoslavenski pomorac", broj 12 od 20. VI. 1928.

cijena bila 1.250.000 dinara).⁷⁰ Utok stečajnog upravitelja povoljno je riješen, licitacija je poništena.⁷¹

Brodogradilište u Kraljevici nakon ponovljene licitacije kupuje britansko poduzeće Yarrow Co. a poslovalo je pod nazivom *The Yarrow Adriatic Shipyard Ltd.*⁷² Ista sudbina dogodila se i brodogradilištima *Jug* i *Marjan*. Oba brodogradilišta 1931. godine preuzima francuska tvrtka *Ateliers et Chantiers de Loire* koja osniva novo poduzeće Jugoslavensko društvo za izradu i opravku brodova.⁷³

Problemi domaćih brodogradilišta nisu uzbuđivali vladu Kraljevine SHS. Iz budžetskih sredstava izdvajala su se vrlo skromna sredstva. U 1926/27. budžetskoj godini prvi put se izdvajaju stanovita sredstva kao pomoć brodogradilištima u obliku subvencije. Te godine brodogradilišta *Jug*, *Marjan*, *Zadruga brodograditelja Korčula* i *Jugoslavensko brodogradilište* dobila su od države 1.000.000 dinara, a u 1927/1928. budžetskoj godini 500.000 dinara. Navedena sredstva toliko su bila skromna i nedostatna da se i ne mogu okarakterizirati sredstvima subvencije već vidom pomoći koja je samo ublažila postojeće financijske probleme spomenutih brodogradilišta.⁷⁴

Kad je riječ o nebrizi države prema izgradnji trgovačke flote, treba spomenuti i činjenicu da država nije pokušala aktivirati domaći i strani kapital za oživljavanje i saniranje domaće brodogradnje koji bi je učinio konkurentnom stranim brodogradilištima niti je poduzimala inicijative za kreditiranje domaće brodogradnje. Teškom stanju domaće brodogradnje pridonio je i odnos domaćih brodovlasnika prema brodogradilištima u zemlji, posebno treba u svezi s tim spomenuti odnos *Jadranske plovidbe* prema brodogradilištu u Kraljevici s kojim je odbijala svaku suradnju. *Jadranska plovidba* sve svoje narudžbe parobroda usmjerava prema stranim brodogradilištima. Za domaća brodogradilišta naši brodari nisu bili zainteresirani, iako su ona mogla graditi parobrode i do 150 metara dužine, odnosno do 10.000 pa i 12.000 BRT. Uzrok tome svakako treba tražiti u cijeni parobroda domaće proizvodnje koji su bili skuplji od stranih parobroda. Država je tu mogla pomoći domaćim brodogradilištima kreditima uz povoljne kamate, što nije uradila. Oskudni u kapitalu, domaći brodovlasnici obračali su se onima koji su im nudili parobrode pod povoljnim uvjetima.

Nezainteresiranost države za probleme pomorstva i pomorske privrede bila je dakle evidentna. U razdoblju od 1918. do 1929. godine ona nije uspjela donijeti program razvoja domaćeg brodarstva, a tek krajem dvadesetih godina ovog stoljeća uspjela je naći neka rješenja za prosperitet male obalne plovidbe. Domaća trgovačka mornarica razvijala se zahvaljujući poduzetnosti privatnog kapitala (ponajviše naših iseljenika i stanovnika naše jadranske obale).

Država je često donosila zakonske propise kojima je sputavala razvoj domaćeg brodarstva a ništa se nije poduzimalo da mudrim zakonodavstvom potakne njegov razvoj. Vladajući, velikosrpski krugovi činili su sve da spriječe razvoj gospodarske grane u kojoj su Hrvati imali dominirajuću ulogu, zato su činili sve da tu gospodarsku

⁷⁰ Isto, broj 15 od 17. VII. 1928.

⁷¹ Isto, broj 3 od 10. II. 1929.

⁷² Pomorska enciklopedija Leksikografskog zavoda, Zagreb 1957, 106.

⁷³ Isto.

⁷⁴ ГТОКЗ за 1929, 92, Zagreb 1930.

granu zakoč u razvoju. Ostali su dosljedni svojoj agrarnoj, kontinentalnoj orijentaciji.

Trgovačka mornarica Kraljevine SHS nužno je trebala državnu pomoć, posebno mala obalna plovidba. Subvencioniranje nije bilo ustaljeno, određivalo se bez mjerljivih kriterija. Novi način subvencioniranja male obalne plovidbe počeo se primjenjivati tek od 1929. godine. Ono se temeljilo na dugoročnim ugovorima između države i brodarskih poduzeća. Ovim je država nakon više godina prihvatila sustav subvencioniranja male obalne plovidbe koji se davno primjenjivao u razvijenim pomorskim državama svijeta.

Kraljevina SHS bila je primjer nerazumnog odnosa prema moru i pogodnostima koje ono pruža pučanstvu u gospodarskom pogledu. Ona je pokazala potpuno neshvaćanje važnosti mora u gospodarstvu i odsutnost smisla za korisnu trgovačku politiku.

Zusammenfassung

DAS VERHÄLTNIS DES KÖNIGREICHS JUGOSLAWIEN ZU DER KROATISCHEN SEEFABRT

Franko Mirošević

Das Königreich Jugoslawien, oder wie es in dem einheimischen Sprachgebrauch oft genannt wird "Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca" (SHS) = Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, hatte in seinem Bestand auch 2854 km Küstenlinie an der Adria, aufgrund dessen zu erwarten wäre, daß die regierenden Kreise bestrebt sein werden, die Seefahrt zu fördern. Damit im Zusammenhang boten auch die Handels- und Handwerkskammern, die in dem aufgesplitterten Kroatien wirkten, Programme zur Entwicklung der Schifffahrt an, worauf keine Reaktion erfolgte. Die zentralistisch orientierten serbischen Machthaber hatten kein Verständnis für die genannten Vorschläge. Das Ergebnis einer solchen Politik war die Abhängigkeit von der ausländischen Flotte.

Die Regierung des Königreichs der SHS verringerte systematisch die Geldmittel, die der Seefahrt und den Körperschaften der Staatsverwaltung, zu deren Kompetenz die Schifffahrt gehörte, zugedacht waren. Die dem Import von Schiffen auferlegten Zölle hemmten zusätzlich die Entwicklung der Seefahrt. Das im Jahre 1925 verabschiedete Gesetz sah für den Kauf von Schiffen im Ausland Einfuhrzölle bis zu 40 % vor. Diese hohen Zölle hinderten die einheimischen Reedereien in einer erfolgreichen Geschäftsführung und minderten ihre Konkurrenzfähigkeit im Vergleich mit den ausländischen Reedereien. Es wurde nicht einmal etwas unternommen, um regelmäßige Schiffsverbindungen mit jenen Ländern aufzunehmen, mit denen das Königreich Jugoslawien gute Geschäftsverbindungen aufrechterhielt. Da die staatliche Unterstützung fehlte, konnte die einheimische Schifffahrt nur mit 24,6% an dem Gesamtverkehr in den einheimischen Häfen teilnehmen, alles andere wurde Schiffen aus dem Ausland überlassen.

Die Handelsflotte des Königreichs SHS bedurfte notwendig der staatlichen Unterstützung, in erster Linie die Küstenschiffahrt (Kabotage). Fast alle Linien dieser kleinen Küstenschiffahrt waren unrentabel.

Erst ab 1929 begann die Subvention der kleinen Küstenschiffahrt auf neuen Grundlagen, die auf langfristigen Verträgen zwischen dem Staat und den Reedereien fußten. Die letztgenannten verpflichteten sich durch Verträge mit einer Laufzeit von 10 Jahren dazu, eine bestimmte Zahl von Linien zu betreiben und die Schiffe in Höhe einer bestimmten Anzahl von BRT zu erneuern.

Das Königreich Jugoslawien stellt ein Schulbeispiel des unvernünftigen Verhaltens des Staats dem eigenen Meer gegenüber und den sich daraus ergebenden möglichen Vorteilen für die Einwohner in wirtschaftlicher Hinsicht dar. Ja mehr noch, der Staat gestattete es, daß an der jugoslawischen Adriaküste ausländische Firmen Fuß fassen und so den einheimischen die ihnen zukommende Position streitig machen.

H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

IZDAVAČ: Društvo za hrvatsku povjesnicu

REDAKCIJSKI ODBOR
Mirjana GROSS, Zagreb
Ivan KAMPUŠ, Zagreb
Tomislav RAUKAR, Zagreb
Petar STRČIĆ, Zagreb

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK
Ivan KAMPUŠ

LEKTOR I KOREKTOR
Branko ERDELJAC

Adresa uredništva:
Savez povijesnih društava Hrvatske
Historijski zbornik
Zagreb, Filozofski fakultet, Ul. Đure Salaja 3

Narudžbe šalžite na adresu:
Filozofski fakultet, Odsjek za povijest, za Historijski zbornik
Zagreb, Ul. Đure Salaja 3

Cijena ovog broja iznosi 20 000 HRD

Izdavanje časopisa sufinancira
Ministarstvo za znanost Republike Hrvatske
Industrogradnja, Zagreb, Savska c. 66 – potpomogla tiskanje rasprave
o Božidaru Magovcu

Slog i prijelom na kompjutoru: DENONA, Pergošćeva 8 – Zagreb
Tisak: KRATIS, Vrapčanska 15 – Zagreb, svibanj 1993.