

## **Brodovlasnici iz obitelji Ferić i struktura pomoraca na njihovim brodovima\***

*Promjene državnih granica i uloga upravnog središta koju Split dobiva u međuratnom razdoblju utjecali su i na promjenu značenja pojedinih gospodarskih grana u strukturi gradskog gospodarstva. Brodarstvo je u Splitu tijekom međuratnog razdoblja bilježilo brzi uspon, a nije se oslanjalo na neku značajniju brodarsku tradiciju iz prethodnog razdoblja. Brodarstvo tek u međuratnom razdoblju postaje značajna gospodarska grana u Splitu, a u gradu 1930-ih sjedište ima veći broj brodarskih poduzeća. Za temu ovoga rada izabrano je jedno od manjih parobrodarskih poduzeća, koje se s vremenom diobom obiteljske imovine podijelilo na dva još manja, na čijim primjerima se razmatra više pitanja važnih za razvoj grada, odnosno za promjene njegove društvene i gospodarske strukture. Na temelju arhivske građe koja sadrži podatke o vlasnicima i pomorcima istražuje se interes domicilnog stanovništva za pomorstvo, struktura zaposlenih s obzirom na mjesto rođenja i mjesto prebivanja te promjena gravitacijskog područja Splita.*

**Ključne riječi:** pomorstvo; pomorci; brodovlasnici; Split; 1930-e; Marin Ferić

### **Glavna obilježja razvoja brodarstva u Splitu tijekom međuratnog razdoblja**

Živjeti uz more, živjeti s morem i živjeti od mora nije isto, premda se, gledano iz kopnenih krajeva, često tako podrazumijeva. Sve pomorske djelatnosti nisu uvijek bile jednako razvijene u svim jadranskim gradovima i naseljima, kao što ni odnos njihovih stanovnika prema moru nije bio isti. Nekima je more bilo dio ugođaja – mirisa, okusa i vidika, prozor u svijet, otvoreni put koji je unatoč ovisnosti o vremenskim prilikama u pravilu bio udobniji od loših ili nikakvih kopnenih putova i povoljan način za prijevoz

\* Istraživanje je provedeno u sklopu projekta „Samo je promjena stalna“: Razvoj i život hrvatskih gradova u 19. i 20. stoljeću [ŽIVGRAD] koji financira Europska unija programom NextGenerationEU 380-01-02-23-47.

tereta te izvor hrane i dopunske zarade, a nekima je bio prostor kojim su ovladali, temelj trgovine i važan izvor prihoda. Prema glavnini izvora prihoda Split je početkom 20. stoljeća pripadao prvoj skupini gradova kojima je more bilo kulisa društvenog života, dio ugođaja i otvoreni put, ali je istovremeno relativno malo njegovih stanovnika živjelo od mora, a i to uglavnom vezano uz lučki promet, obalno ribarstvo i brodogradnju. Brodarstvo značajni zamah dobiva tek u međuratnom razdoblju te je cilj ovog rada dati prilog proučavanju interesa domicilnog stanovništva za pomorstvo, strukture zaposlenih s obzirom na mjesto rođenja i mjesto prebivanja te promjene gravitacijskog područja Splita. Iako je razvoj parobrodarstva u Splitu tijekom međuratnog razdoblja uglavnom poznat u glavnim crtama, mnoga su pitanja do sada ostala u potpunosti ili djelomično otvorena. Među njima su i pitanja tko se, zašto i kakvim kapitalom od pojedinaca iz Splita uključuje u osnivanje i vlasništvo parobrodarskih poduzeća te tko su bili pomorci na parobrodima poduzeća koja su tijekom međuratnog razdoblja imala sjedište u Splitu, u kojoj mjeri su članovi posade bili vezani uz Split, a ako nisu, iz kojih su mjesta bili i jesu li stalnim boravištem obitelji ostajali više vezani uz rodna mjesta ili su preseljavali u Split ili neko drugo važnije pomorsko središte. Doprinos istraživanju ovih pitanja u ovom se radu traži na primjeru brodarskih poduzeća obitelji Ferić.

Luka je od starine bila važan dio grada, a lučki je promet brzo napredovao u 19. stoljeću te je Split 1880-ih godina po zabilježenom prometu postao vodeća dalmatinska luka.<sup>1</sup> Promet splitske luke na prijelazu 19. u 20. stoljeće brzo se povećavao, čemu je posebno pogodovalo iskorištavanje tupine, razvoj cementne industrije i dubina luke pogodne za pristajanje parobroda. Jačanju njezine važnosti pridonijela je i izgradnja gatova i lukobrana, produbljivanje luke i uređenje željezničkih veza s Kninom i Sinjem. Početkom 20. stoljeća promet splitske luke, za razliku od drugih dalmatinskih luka, daleko je premašivao regionalni značaj, a njezina je važnost rasla i u odnosu na druge jadranske luke.<sup>2</sup> Split je u to vrijeme, kao i kasnije, zapravo koristio dvije luke – gradsku luku te prirodnu luku Vranjic – Solin. Prilike nakon Prvoga svjetskog rata pogodovala su daljnjem razvoju splitske luke,<sup>3</sup> pogotovo nakon dovršenja ličke pruge te daljnjeg uređenja gradske luke i postupnog uređenja Sjeverne luke.<sup>4</sup>

1 Fio, „Pomorstvo Splita 1880-1890“, 237-239; Novak, *Split u svjetskom prometu*, 182-183; Peričić, „Prinos poznavanju pomorske trgovine Splita u XIX. stoljeću“, 181-183.

2 Kos, „Pomorska privreda splitskog kotara“, 165-168; Novak, *Split u svjetskom prometu*, 174-185; Matković, „Pomorski promet Splita“, 55-57; Piplović, „Prometni terminal u splitskoj luci: između prošlosti i budućnosti“ 147-160.

3 Kolar Dimitrijević, „Privredne prilike i struktura stanovništva pred drugi svjetski rat“, 39-42; Kos, „Pomorska privreda splitskog kotara“, 168-171; Matković, „Pomorski promet Splita“, 63-66 i 70-71; Piplović, „Prometni terminal u splitskoj luci: između prošlosti i budućnosti“, 147-161; Radica, *Novi Split: monografija grada Splita od 1918-1930 godine*, 220-221.

4 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 205-211; Kolar Dimitrijević, „Privredne prilike i struktura stanovništva pred drugi svjetski rat“, 40-41 i 60-61; Kos, „Pomorska privreda splitskog kotara“, 168-171, 183-184 i 186-188; Matković, „Pomorski promet Splita“, 63-66; Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, 500-503; Piplović, *Izgradnja Splita između svjetskih ratova*, 293-309; Radica, *Novi Split: monografija grada Splita od 1918-1930 godine*, 221-223.

Razvoj splitske luke nije bio usklađen s razvojem brodarstva. Brodarstvo je u Splitu doživjelo određeni uzlet sredinom 19. stoljeća ulaganjem u jedrenjake, uglavnom male i velike obalne plovidbe, a interes za ulaganje u brodarstvo donekle je pratio i interes za plovidbu. Među posadama nije bilo mnogo osoba iz Splita, već su članovi posade bili s prostora Dalmacije, pa i sa šireg jadranskog prostora. Interes za ulaganje u brodarstvo počeo se gasiti već 1870-ih s napuštanjem jedrenjaka. Za ulaganje u parobrode nije bilo dovoljno snage i interesa, a sve se više gasio i interes Splitskana za plovidbu na njima.<sup>5</sup> Poticana od strane državnih vlasti u sklopu reforme pomorskog obrazovanja u Splitu je 1850. počela djelovati pomorska škola u sklopu realke, što je donekle pojačalo interes za pomorskim zanimanjima, ali ni to nije bilo dugog vijeka te je Pomorska škola u Splitu ugašena već 1879. godine.<sup>6</sup>

Na prijelazu 19. u 20. stoljeće brodarstvo je u Splitu bilo gotovo potpuno zanemareno. Prije Prvoga svjetskog rata većina parobrodarskih poduzeća Austro-Ugarske Monarhije imala je sjedišta u glavnim državnim pomorskim središtima, Trstu i Rijeci, pa je tako bilo i s parobrodarskim poduzećima u potpunom ili djelomičnom vlasništvu hrvatskog kapitala. Na dalmatinskom području pomorstvo je bilo najbolje razvijeno u Dubrovniku. No, Split tada nije zaostajao samo za Dubrovnikom, nego i za mnogo manjim središtima splitskog pomorskog okružja, poput Visa i Makarske. Na početku 20. stoljeća nije bilo nijednoga parobrodarskoga društva koje bi imalo sjedište u Splitu, a uoči Prvoga svjetskog rata sjedište u Splitu imalo je samo jedno, *Hrvatsko parobrodarsko društvo*. Godine 1911. to je parobrodarsko društvo imalo dva parobroda male kabotaže, *Jadran* i *Split*. Ti su parobrodi prevozili teret, ali i putnike između dalmatinskih luka, Trsta i Rijeke.<sup>7</sup> Na kraju Prvoga svjetskog rata stanje splitskog pomorstva nije bilo bitno drukčije. U Splitu je na kraju 1918. godine i dalje sjedište imalo samo jedno parobrodarsko društvo koje je tada nosilo naziv *Hrvatsko parobrodarsko društvo „Jadran“*, a u njegovom je vlasništvu bio tek jedan parobrod, *Jadran*, koji je u vlasništvu ovog parobrodarskog društva ostao do 1922. godine.<sup>8</sup>

Nakon sklapanja primirja, na kraju Prvoga svjetskog rata, sve su brodove austrougarske trgovačke mornarice preuzele sile Antante. Nakon što je sporazumom Trumbić – Bertolini 7. rujna 1920. podijeljena austrougarska trgovačka flota, broderska društva koja su pripala Kraljevini SHS prenijela su sjedišta na njezin teritorij. Većina parobrodarskih društava od početka dvadesetih godina imala je sjedište u Dubrovniku, Splitu i Sušaku.<sup>9</sup>

5 Bratanić, Uglešić, „Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća“, 364-375; Fijo, „Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1850. do 1940. godine“, 136-141.

6 Razlozi gašenja škole nisu točno poznati. Opširnije, v.: Bratanić, Uglešić, „Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća“, 376-387; Fijo, „Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1850. do 1940. godine“, 141-142.

7 Fijo, „Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1850. do 1940. godine“, 140; Novak, *Split u svjetskom prometu*, 186-192.

8 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 171.

9 Foretić, „Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća“, 330-332; Matković, „Pomorski promet Splita“, 56-58; Mirošević, „Pregled stanja Hrvatske trgovačke mornarice od 1918. do 1925. godine“, 93-101; Šišević, „Sporazum Trumbić – Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja“, 917-948.

Tijekom 1920-ih u Splitu je utemeljen veći broj parobrodarskih poduzeća. Tada su u Splitu sjedište imala dva veća parobrodarska društva orijentirana na dugu plovidbu: *Atlantska plovidba „Ivo Račić“ a.d.* koja je bila nastavak predratnog parobrodarskog društva<sup>10</sup> i *Jugoslavensko – američanska plovidba a.d.* osnovana u Splitu 1924. godine.<sup>11</sup> Godine 1929. ta su se dva parobrodarska poduzeća združila u *Jugoslavenski Lloyd a.d.*<sup>12</sup> Osim njih, sjedište je u Splitu u međuratnom razdoblju imalo i više manjih parobrodarskih poduzeća. Uz četiri spomenuta parobrodarska društva djelovala su *Kaštelanska plovidba*, *Splitsko parobrodarsko društvo (SPAD)*, *Brodarsko poduzeće Matković Eugen*, *Brodarsko poduzeće Ferić Marin*, *Brodarsko poduzeće Naprijed*, *Parobrodarsko društvo Grgić* te nekoliko društava koja se nisu dulje održala, a uglavnom su posjedovala tek jedan parobrod. Razvoj pomorstva u međuratnom razdoblju pokazuje da se radi o grani za koju su bila potrebna velika ulaganja i privlačenje kapitala izvan Dalmacije (iseljenici, banke). To osobito vrijedi za tvrtke koje su se bavile dugom plovidbom. No nastanak većeg broja društava sa znatnim financijskim sudjelovanjem pojedinaca iz Splita i ulaganje lokalnoga kapitala u tu granu gospodarstva, iako su to uglavnom bila društva s manjim kapitalom i malim brojem brodova, veliki je napredak u odnosu na prethodno razdoblje. Na razvoj pomorstva u Splitu svakako su utjecaj imali razvoj luke i cementne industrije, a vjerojatno i opće jačanje uloge Splita kao gospodarskog i upravnoga središta.<sup>13</sup> Određeni pomak napravljen je i u stručnom osposobljavanju pomoraca. Iako nije došlo do ponovnog otvaranja pomorske škole, pri Državnoj srednjoj tehničkoj školi 1925. godine otvoren je brodstrojarski odsjek.<sup>14</sup>

Nije poznat točan broj osoba koje su u međuratnom Splitu živjele od brodarstva, pa ni od pomorstva, a najbliži podatak koji je poznat je broj osoba koje su živjele od prihoda vezanih uz promet, što uključuje željeznički, cestovni i pomorski promet koji uključuje sve djelatnosti vezane uz pomorstvo. Na području Općine Split, prema konačnim rezultatima popisa od 1931. godine, od zanimanja vezanih uz promet živjelo je 9,73 % stanovništva. Mnogo je veći udio stanovništva živio od prihoda od obrta i industrije (26,53 %), od poljoprivrede, kojoj je pridruženo i ribarstvo živjelo je 22,06 % stanovništva, od prihoda u javnim službama (uključujući i vojsku) i slobodnim

10 *Atlantska plovidba „Ivo Račić“ a.d.* utemeljena je u Splitu 1922. godine kao nastavak prethodnog brodarškoga društva *Slobodna plovidba „Ivo Račić & Co“* koje je prije Prvoga svjetskoga rata sjedište imalo u Trstu, a po uloženom kapitalu, sastavu uprave te zaposlenima bilo je vezano uz Dubrovnik. U međuratnom razdoblju sjedište je bilo u Splitu, ali je društvo i dalje bilo u značajnoj mjeri vezano uz Dubrovnik. Opširnije u: Jelaska Marijan, „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo“, 233-240 i 252-253.

11 U vlasničkoj strukturi *Jugoslavensko – američanska plovidba* značajnu ulogu je imao kapital hrvatskih iseljenika u Južnu Ameriku, a u manjoj su mjeri sudjelovale i osobe iz Splita. Opširnije u: Jelaska Marijan, „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo“, 240-251.

12 Jelaska Marijan, „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo“, 250-258.

13 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 179-186.

14 Ujević, Mužinić, Medić, *Od Poljodjelske škole do Tehničkog školskog centra*, 71-73.

zanimanjima 15,43 %, dok su za ostale djelatnosti postotci niži. Tim su podacima obuhvaćeni i radno aktivni stanovnici i izdržavane osobe.<sup>15</sup> S obzirom na razvijenost splitskih luka može se pretpostaviti da je značajan broj osoba koje su živjele od prometa bio vezan uz promet luka. Vjerojatno broj osoba koje su u međuratnom Splitu živjele od brodarstva, pa i same plovile nije bio naročito visok čak ni sredinom međuratnog razdoblja kada je brodarstvo bilježilo uzlet. U strukturi gradskog gospodarstva druge su gospodarske grane bile podloga života većine stanovnika. Unatoč važnosti splitske luke za razvoj grada većina njegovih stanovnika živjela je u skladu s izrekom „Fali more, drž’ se kraja“.

### Obitelj Ferić i njezin interes za pomorstvo

Obitelj Ferić prisutna je u Splitu od druge polovice 17. stoljeća. U Split su se, vjerojatno, doselili iz Poljica gdje je zabilježeno isto prezime, nakon Kandijskog rata. Uglavnom su živjeli kao težaci od obrade zemlje koja je bila u njihovom vlasništvu. U 19. stoljeću bili su među imućnijim težačkim obiteljima, a razgranali su se u više obiteljskih grana.<sup>16</sup>

S vremenom se jedna od obiteljskih grana počela baviti iskorištavanjem tupine te se uključila i u proizvodnju cementa. Godine 1909. društvo *Braća Ferić* postalo je vlasnik 6/30 tvrtke *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland Gilardi & Bettiza* (*Prima fabbrica Dalmata di Cemento Portland Gilardi & Bettiza*) pridonijevši jedan svoj tupinolom kao udio u vlasništvu.<sup>17</sup> Zbog potrebe obnavljanja prijašnjih društvenih ugovora i promjena vlasništva pojedinih udjela društvo je 1925. ponovno osnovano i registrirano pod imenom *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland Gilardi & Bettiza*. U rukama obitelji Gilardi od tada do 1929. godine bile su 24/60 vlasništva. Isto toliko udjela bilo je i u rukama obitelji Bettiza, a Ferići su sveukupno raspolagali s 12/60 vlasništva, od kojih je Marin Ferić Vickov imao 4/60 vlasništva, a braća Marin, Vicko, Petar i Mate Ferić pok. Ante držali su svaki po 2/60 vlasništva. Godine 1929. pokrenuta je likvidacija društva zbog povlačenja Lorenza Gilardia pok. Lorenza te su on posebno, a posebno ostali družinari iz obitelji Gilardi, kao i svi iz obitelji Bettiza prodali Ferićima svoje vlasničke udjele u tvornici cementa zajedno s pokretninama i nekretninama u njezinu vlasništvu na području Splita, ali i dugovima kod više banaka. Marin Ferić Vickov kupio je za sebe nešto više od 1/2 udjela, a ostalo za svog brata Fabijana Ferića te za rođake Vicka i Antu Ferić Marinove i Ivana Ferića pok. Ante te je otplatio dugove. Međutim, nedugo nakon sklapanja ugovora L. Gilardi je preminuo. Oko njegova nasljedstva vođene su višegodišnje parnice, predmet kojih je bio i vlasnički udio u tvornici cementa. Zbog toga je likvidacija društva *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland Gilardi & Bettiza* do kraja provedena tek 1942. godine. No, čim je

15 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 49-53.

16 Kuzmanić, *Splićani – obitelji i prezimena*, 108-110.

17 Lakatoš, *Industrija Dalmacije*, 25.

Marin Ferić Vickov postao većinski vlasnik (34/60) *Prve dalmatinske tvornice cementa Portland Gilardi & Bettiza*, promijenjen je naziv tvrtke u *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland Marin Ferić & Comp.* Svoju ulogu većinskog vlasnika Marin Ferić potvrdio je i kasnijim kupovinama od drugih suvlasnika.<sup>18</sup>

Ferić su se i dalje bavili i izvozom tupine, a Marin Ferić bio je član uprave *Splitskog saveza izvoznika tupine d.s.o.j.* osnovanog 1927. godine. Krajem međuratnog razdoblja Marin Ferić je stekao vlasništvo nad još dvije tvornice cementa te je bio vlasnik tri od pet tvornica cementa koliko ih je bilo u Splitu i okolici. Godine 1939. Marin Ferić Vickov postao je vlasnik 99,7 % dionica dotadašnjeg društva *Adriaportland* koje je imalo tvornicu na lokalitetu Sv. Kajo kod Solina. Iste godine postao je i većinski vlasnik „*Dalmatia*“ d.d. za cement Portland koje je imalo tvornicu cementa u Kaštel Sućurcu.<sup>19</sup> Interes za izvoz tupine i cementa vjerojatno je utjecao i na interes za brodarstvo.

Iz navedenog je vidljivo kako se unutar obitelji Ferić po poduzetničkom duhu i javnom djelovanju posebno isticao Marin Ferić (Split, 1892. – Zagreb, 1959.), Vickov sin.<sup>20</sup> Marin Ferić bio je i politički aktivan na lokalnoj razini kao član Samostalne demokratske stranke (SDS).<sup>21</sup> Kao istaknuti član stranke bio je izabran za vijećnika na općinskim izborima 1926. i 1928. godine. Prilikom izbora 1926. i 1928. uz ime Marina Ferića navedeno je zanimanje industrijalac.<sup>22</sup> Kada je nakon uspostave Banovine Hrvatske imenovano općinsko vijeće u svibnju 1940. godine Marin Ferić imenovan je za prvog dogradonačelnika i tom je prilikom također naveden kao industrijalac.<sup>23</sup> Kao istaknuti gospodarstvenik Marin Ferić je 1930-ih obnašao istaknute dužnosti u Trgovačko-obrtničkoj komori, a zatim i u Trgovinsko-industrijskoj komori u Splitu te se isticao nastojanjima oko bržeg razvoja grada i kvalitetnijeg upravljanja gradom, ali i općenito razvoja srednje i sjeverne Dalmacije.<sup>24</sup> Za predsjednika Trgovinsko-industrijske komore izabran je 1936. godine.<sup>25</sup> Marin Ferić bio je povezan i s više tvrtki značajnih za međuratni Split. Primjerice, tijekom 1920-ih bio je član Nadzornog odbora *Splitskog građevnog poduzeća d. d.* i član Nadzornog odbora *Splitskog brodogradilišta*

18 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 203-205.

19 Isto, 206-210 i 215-216.

20 Iako se radi o istaknutom poduzetniku, industrijalcu i brodovlasniku enciklopedije i leksikoni ga ne spominju, osim lokalnih izdanja. Osnovni podatci u: Jurišić, *Iz povijesti Dalmacije*, 10. Natuknica o Marinu Feriću bila je predviđena u leksikonu o splitskim poduzetnicima Ivana Mosettiga, ali je pod imenom Marina Ferića zapravo otisnuta natuknica o njegovom rođaku Vicku Feriću koji je tako dobio dvostruku natuknicu. Mosettig, *Sto godina splitskog poduzetništva, trgovine i zanatstva*, 220 i 260.

21 Buljan, *Politička povijest Splita od 1918. do 1941.*, 121 i 270-271.

22 Buljan, *Politička povijest Splita od 1918. do 1941.*, 164 i 174; Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 121, 132; Radica, *Novi Split*, 73 i 75.

23 Buljan, *Politička povijest Splita od 1918. do 1941.*, 698; Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 141.

24 Buljan, *Politička povijest Splita od 1918. do 1941.*, 399, 599, 695 i 709.

25 „Zapisnik II. redovite komorske sjednice održane 23. maja 1936.“ u: *Izvještaj o radu Komore za 1935. – 1936. godinu*, 6.

„Jug“.<sup>26</sup> Potkraj međuratnog razdoblja poslovni interesi sa Splita i okolice protegli su se i na Zagreb u koji Marin Ferić prenosi sjedište tvrtke za trgovanje ugljenom i u kojem na kraju i ostaje do smrti.<sup>27</sup>

Marin Ferić prvi je unutar obitelji pokazao snažniji interes za brodarstvo, što je vjerojatno bilo povezano i s izvozom cementa i tupine. Kada je u lipnju 1929. godine osnovano *Splitsko parobrodarsko društvo s.o.j. (SPAD)* s temeljnom društvenom glavnicom od 960 000 dinara, on je bio jedan od suvlasnika (8,3 % udjela). No već u prosincu iste godine Marin Ferić je istupio iz društva i prodao svoj udio.<sup>28</sup> U vrijeme uključivanja u *SPAD* ili nešto prije toga Marin Ferić je kupio i udio u vlasništvu parobroda male obalne plovidbe *Jadran* (izgrađen 1901. godine, 346,34 BRT) zajedno s tvrtkom *Damjan Katalinić i braća* i Vickom Plazibatom koji su tim parobrodom raspolagali još od 1922. kada su ga kupili od *Hrvatskog parobrodarskog društva „Jadran“*. Marin Ferić je zajedno sa spomenutim suvlasnicima prodao parobrod *Jadran* društvu *SPAD* u travnju 1930. godine te se odlučio na osnivanje vlastitog brodarkog poduzeća. No to ipak nije bio kraj veza Marina Ferića i društva *SPAD* jer 1940. godine Marin Ferić ponovo kupuje neke udjele u tom brodarkom društvu.<sup>29</sup>

*Brodarsko poduzeće Ferić Marin* utemeljeno je u Splitu 1930. godine, a temeljna glavnica poduzeća iznosila je 4 milijuna dinara. Godine 1931. raspolagalo je jednim parobrodom (*steamship, S/S*) duge plovidbe nazvanim *Sveti Duje* (1902; 3624 BRT).<sup>30</sup> Dvije godine kasnije temeljna glavnica poduzeća iznosila je 3,5 milijuna dinara, a dijelila se na karate. Osim parobroda *Sveti Duje* poduzeće je tada posjedovalo i parobrod *Jadran* (1901.), koji je prije bio u vlasništvu društva *SPAD*. No, parobrod *Jadran* nije kupljen neposredno od tog društva, nego od Uroša Brajnovića koji ga je u međuvremenu bio kupio od društva *SPAD*.<sup>31</sup> U proljeće 1934. nabavljen je parobrod male obalne plovidbe nazvan *Pčela* (1918; 311 BRT),<sup>32</sup> a u proljeće 1935. parobrod male obalne plovidbe nazvan *Galeb* (1904; 440 BRT).<sup>33</sup> *Pčela* i *Galeb* imali su slične karakteristike i organizaciju prostora. U zaglavlju dokumenata iz tog vremena kao naziv tvrtke

26 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 188 i 197-198.

27 Marina Ferića kao susjeda u Zagrebu tijekom ratnih godina često spominje Josip Horvat u svom dnevniku, uglavnom u okviru dobrosusjedskih druženja, ali bez mnogo detalja o osobi. Zanimljivo je da često ističe da je Marin Ferić industrijalac, ali toj riječi više daje ton karakterizacije osobe, nego što bi mu bilo važno stalno spominjati zanimanje osobe. S obzirom na to da se radi o čestom spominjanju upućujem na Index u: Josip Horvat, *Preživjeti u Zagrebu: dnevnik 1943.-1945.*

28 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 180-181.

29 Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 171, 181 i 183.

30 *Pomorski godišnjak*, V. (1931.), 81.

31 HR-DAST-19-JBSD, Uglešić, spis 13/1933.; *Pomorski godišnjak*, VII. (1933.), 94.; VIII. (1934.), 89; Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, 181-182 i 184.

32 „U luci“, *Jadranski dnevnik*, god. I, br. 36, 3. svibnja 1934, str. 5.

33 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Zahtjev Lučkoj kapetaniji I. reda Split za upis parobroda *Galeb* (ex. *Perseveranza G*) u registar male obalne plovidbe s lukom pripadnosti Split i prilozi: kupoprodajni ugovor između Ubalda Gennarija iz Pezara i Marina Ferića iz Splita od 11. travnja 1935., dozvola promjene zastave od talijanskih vlasti i carinska deklaracija.

navodi se *Marin Ferić – Brodovlasnik*.<sup>34</sup> Tako je u drugoj polovici tridesetih godina to parobrodarsko društvo imalo četiri parobroda, odnosno jedan parobrod duge plovidbe (*Sveti Duje*) i tri parobroda male obalne plovidbe (*Jadran, Galeb i Pčela*).<sup>35</sup>

Marin Ferić je nominalno bio jedini vlasnik *Brodarskog poduzeća Ferić Marin*, ali i to i neka druga poduzeća zapravo su se temeljila na zajednici dobara u kojoj su bili i njegova braća i rođaci. Diobena pogodba u obitelji Ferić iz 1939. godine svjedoči o gospodarskoj važnosti i imovinskoj snazi te obitelji, ali i o postignućima do kojih se došlo zajedničkim ulaganjima. Iako je tom diobom razvrgnuta jedna zajednica dobara, stvorene su dvije, također obiteljske zajednice dobara. Po nekim je stankama te diobene pogodbe ipak jasno da se u toj zajednici dobara i do tada znalo što i koliko kome pripada, ali je zajednica održavana i kao takva davala je pojedincima jaču gospodarsku podlogu za djelovanje. Diobenom je pogodbom i njezinom dopunom, sačinjenima 14. siječnja 1939., provedena dioba između dvije grane obitelji koje su u tim pogodbama radi lakšeg snalaženja navedene kao „Ferići Vicko i sinovi“ i „Ferići Marinovi“.<sup>36</sup> Granu navedenu kao „Ferići Vicko i sinovi“ činili su Vicko Ferić pok. Ante, posjednik, te njegovi sinovi Marin, trgovac, ing. Jerko, Fabjan, trgovac, ing. Nikola i Branko, privatni namještenik. Granu navedenu kao „Ferići Marinovi“ činili su sinovi pok. Marina Ferića, braća Vicko, trgovac, Kajo-Ante, posjednik i Stipe-Kruno, u to vrijeme nastanjen u Kninu. Diobenom pogodbom među dvjema granama Ferića razvrgnuta je zajednica imetka, odnosno nekretnina, trgovačkih i industrijskih radnji i prava. Tom je pogodbom tvornica cementa na tadašnjoj Obali vojvode Stepe, pod nazivom *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland M. Ferić & Comp.* (prijašnja tvornica Gilardi & Bettiza), pripala Vicku Feriću i sinovima, sa svim zgradama i zemljištima, приходima, teretima i hipotekama. Prije su Vicko Ferić i sinovi bili vlasnici 2/3 te tvornice, a Ferići Marinovi 1/3. Od navedene je tvornice odijeljena *Tvornica cementnih rukotvorina (škultura)*, koja je pripala Ferićima Marinovima, s tvornici pripadajućom zgradom, zemljištima, postrojenjima i ostalom imovinom, ali bez hipoteka i dugova koje preuzimaju Vicko

34 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Molba Lučkoj kapetaniji I. reda Split za izmjenu upisnog lista za S/S *Galeb*, po uzoru na upisni list S/S *Pčela*.

35 *Savez pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije u Beogradu: Izveštaj za 1936. godinu*, 64.; *Izveštaj za 1937. godinu*, 25.; *Izveštaj za 1938. godinu*, 55.; O društvenim parobrodima 1939. godine usporedi: Kos, „Pomorska privreda splitskog kotara“, 179.

36 Marin Ferić Antin preminuo je početkom 1936. godine, a njegova smrt se ne može sa sigurnošću dovesti u određenu vezu s diobom koja je uslijedila tri godine kasnije, iako se ne može odbaciti mogućnost da je bila povod pregovorima o diobi. Na osmrtnicama je naveden kao posjednik, a među ožalošćenima navedena su tri sina koja se spominju u diobenoj pogodbi: Ante, Vicko i Kruno te dvije kćeri: Jozica udata Gemić i Marija. Osim brata Vicka koji se spominje u diobenoj pogodbi sa svojim sinovima, među ožalošćenima se navode i mlađa braća Petar, Ivan i Mate te sestre Vica udova Perlain i Tone udata Koceić. Iz navedenog je vidljivo i da je obitelj bila znatno brojnija od onih koji su sudjelovali u zajednici dobara. Osim obiteljske, osmrtnice su dale i obiteljske tvrtke *Braća Ferić*, Knin i *Prva dalmatinska tvornica cementa Portland M. Ferić & Comp.*, Split. U nekrologu ga neimenovani novinar opisuje kao „poznatog splitskog pučanina“ i posjednika s Lučca. *Novo doba*, god. XIX, br. 4, 7. 1. 1936, str 3 i 5.



Ferić i sinovi. Uz to su se Ferići Vicko i sinovi obvezali sljedećih deset godina isporučivati do 100 vagona cementa dobre kvalitete Ferićima Marinovima za potrebe tvornice koja je njima pripala, i to po odmah ugovorenim cijenama.<sup>37</sup>

Osim tvornica cementa i cementnih proizvoda, istom diobenom pogodbom podijeljeni su i brodovi i svi poslovi pomorske trgovine koji su do tada za 2/3 pripadali Marinu Feriću Vickovom, a za 1/3 Ferićima Marinovima. Diobom su Ferićima Marinovima pripali parobrodi *Jadran* i *Pčela*, a Marinu Feriću Vickovu, odnosno Vicku Feriću i sinovima, brodovi *Sv. Duje* i *Galeb* te maone *Drava* i *Deva*. Od jednoga parobrodarskoga poduzeća tako su nastala dva, *Brodarstvo „Braća Ferić“* s tri parobroda u vlasništvu Marina Ferića i njegove braće, te *Prva dalmatinska tvornica cementa „Braća Ferić“* s dva parobroda male obalne plovidbe njihovih rođaka. Podjelom je nadalje bio obuhvaćen posao kupoprodaje ugljena. Zalihe i inventar vezani uz taj posao do tada su za 2/3 pripadali Marinu Feriću Vickovu, a za 1/3 Ferićima Marinovima. Ferići Marinovi diobom su prepustili Marinu Feriću Vickovu, odnosno Vicku Feriću i sinovima kao strani u diobenoj pogodbi, svu dobit i sve dugove vezane uz dotadašnje poslove s ugljenom te sve daljnje poslove kupoprodaje ugljena i koksa. Zauzvrat se Marin Ferić Vickov obvezao Ferićima Marinovima sljedeće četiri godine isporučivati ugljen za njihove parobrode te za njihove trgovine-skladišta ugljenom u Sv. Kaji kod Solina i u Splitu. Taj im se ugljen obvezao isporučivati po nabavnim cijenama uz dodatak od 5 % za režijske troškove, s tim da oni snose troškove iskrcaja. Ferići Marinovi su, ako bi to htjeli, ugljen mogli nabavljati drugdje i ne prihvatiti ovu obvezu.<sup>38</sup>

Istom su pogodbom podijeljene i nekretnine u Splitu te radnja i nekretnine u Kninu. Trgovačka radnja u Kninu vođena pod imenom *Braća Ferić – Knin* (špedicija i komisija, prodaja mješovite robe, tangarija i prijevoz robe motornim vozilima), koja je dotad bila po polovicu u vlasništvu svake grane obitelji, diobom je pripala Ferićima Marinovima, sa svim zalihama, nekretninama i pokretninama, aktivom i pasivom. Brojne nekretnine u Splitu, koje su do tada bile u vlasništvu Vicka Ferića i sinova za 2/3, a Ferića Marinovih za 1/3, podijeljene su tako da je Vicku Feriću i sinovima pripala kuća na Bačvicama sa zemljištima oko nje, dok su Ferićima Marinovima pripala zemljišta u Viškoj i Hektorovićevoj ulici, na Plokitama i na Žnjanu. Nepodijeljen je ostao samo veći broj zemljišta na području Marjana. Uz tu podjelu Vicko Ferić i sinovi obvezali su se Ferićima Marinovima isplatiti i naknadu od milijun dinara u deset mjesečnih rata.<sup>39</sup>

Naziv poduzeća *Brodarstvo „Braća Ferić“* koji se spominje u navedenoj diobenoj pogodbi nije uopće zaživio jer u ožujku 1939. Marin Ferić moli Direkciju pomorskog saobraćaja Split da parobrod *Sv. Duje* briše iz vlasništva dosadašnje tvrtke *Marin Ferić – Brodovlasnik, Split* i upiše u vlasništvo tvrtke *Brodarstvo Ferić – Split*.<sup>40</sup> Vjerojatno

37 HR-DAST-19-JBSD, Uglešić, spisi 890/1939; 891/1939.

38 HR-DAST-19-JBSD, Uglešić, spis 890/1939.

39 HR-DAST-19-JBSD, Uglešić, spis 890/1939.

40 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-170, Dopis tvrtke Brodarstvo Ferić Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 16. ožujka 1939.

je isto napravljeno i za ostale brodove jer u ljeto iste godine Marin Ferić obavještava Okružni ured za osiguranje radnika da je prijašnji naziv tvrtke *Marin Ferić – Brodovlasnik, Split* izmijenio u *Brodarstvo Ferić – Split*. U istom dopisu navodi da tvrtka u tom trenutku posjeduje parobrode *Vicko Ferić, Sv. Duje* i *Galeb* te motorne maone *Deva* i *Drava*. Međunarodni naziv poduzeća na engleskom bio je *Shipping Ferić, Split*.<sup>41</sup> U tom dopisu vidljivo je povećanje plovnog parka jer je 1939. godine kupljen parobrod *Vicko Ferić* (ex. *Ante Topić*, ex. *Oreland*; 1911; 4190 BRT).<sup>42</sup> Tako je početkom 1941. poduzeće imalo dva parobroda duge plovidbe (*Sv. Duje* i *Vicko Ferić*) i jedan parobrod male obalne plovidbe (*Galeb*). U vlasništvu njegovih rođaka, odnosno tvrtke *Braća Ferić* bila su dva parobroda male obalne plovidbe (*Jadran F* i *Pčela*).<sup>43</sup>

Poslovanje brodarskih tvrtki Marina Ferića u značajnoj je mjeri vodio njegov brat ing. Jerko Ferić (Split, 1899. – Split, 1982.) koji se učestalo navodi u poslovnoj dokumentaciji, uglavnom bez točne oznake njegove službene dužnosti. Tek se u spisima sa samog kraja razdoblja navodi kao prokurist tvrtke.<sup>44</sup> Ing. Jerko Ferić imao je uz vlastitu građevinsku tvrtku u Splitu koja je u tom gradu izgradila više značajnih građevina.<sup>45</sup> U političkom smislu bio je blizak Hrvatskoj seljačkoj stranci (HSS), a bavio se i veslanjem te je odigrao značajnu ulogu u osnivanju i djelovanju *Hrvatskog veslačkog kluba – Split* (HVK) čiji je nastanak 1937. godine odvajanjem od veslačkog kluba *Gusar* bio vezan uz politiku.<sup>46</sup> Kao predsjednik tog kluba odigrao je važnu ulogu u izgradnji klupskog doma i nabavi čamaca, ulogu čijih su kumova preuzeli istaknuti političari HSS-a.<sup>47</sup> Iako ovaj podatak nije neposredno vezan uz poslovanje obitelji Ferić i njihovih parobrodarskih društava, ovdje ga navodim jer ukazuje na značaj i ugled obitelji te razvijene političke veze.

### Pomorci na brodovima u vlasništvu poduzeća obitelji Ferić

Građa vezana uz pomorska poduzeća u vlasništvu obitelji Ferić čuva se u Državnom arhivu u Rijeci. Iako fond nominalno obuhvaća razdoblje 1930. – 1943., sačuvana se građa uglavnom odnosi na vrijeme između 1935. i 1939. te na 1941. godinu i nije u

41 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-176, Dopis brodovlasnika Okružnom uredu za osiguranje radnika od 26. lipnja 1939.

42 *Lloyd's Register of Shipping*, 1938-39; 1939-40, Vol. I, 60.

43 *Lloyd's Register of Shipping*, 1940-41, 59.

44 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-161, Spisi o stanju tvrtke i njezinom poslovanju 1940. godine pisani u svibnju 1941. nakon talijanske aneksije Dalmacije.

45 Piplović, *Izgradnja Splita između svjetskih ratova*, 134, 303 i 384.

46 Marović, Radja, *Povijest sporta u Splitu*, 1918. – 1941., 625-633.

47 Kum osmerca *Vladko* bio je Vladko Maček zastupan po Ivanu Petru Mladineu, kum četverca s kormilarom nazvanog *Hrvatska* bio je Ante Trumbić zastupan po Jakovu Dvorniku, kum četverca bez kormilara nazvanog *Bosna* bio je Juraj Šutej, zastupan po Bariši Smoljanu, koji je ujedno bio kum dvojcu s kormilarom nazvanom *Hercegovina*, a kum skifa *Sv. Duje* bio je ing. Fabjan Kaliterna. „Velika svečanost Hrvatskog veslačkog kluba“, *Novo doba*, 7. lipnja 1938., str. 5.

jednakoj mjeri sačuvana za sve parobrode. Detaljnije podatke o članovima posade daju platne liste i uplate osiguranja koje su u najvećoj mjeri sačuvane za parobrod *Galeb*, a zatim za parobrode *Sv. Duje* i *Vicko Ferić*.

Prvi zapovjednik parobroda *Galeb* bio je kapetan Petar Grdaković (Kostrena, 1879.) nastanjen u Sušaku. On je brodom zapovijedao tijekom 1935. godine.<sup>48</sup> Od 1936. godine zapovjednik S/S *Galeb* bio je Božo Kovačić (Vrboska, 1895.) nastanjen u Splitu. Posada S/S *Galeba* prema specifikacijama broda imala je 11 članova.<sup>49</sup> Stvarno se stanje uglavnom s tim poklapalo, ali je znalo i varirati između 10 i 13 članova, a odstupanja su uglavnom vidljiva kod pomoćnog osoblja. U pravilu na brodu su bili zapovjednik, I. časnik palube, vođa palube, dva kormilara, I. strojar, II. strojar, dva ložača, kuhar, sobar i mali sobe. Najviše odstupanja bilo je kod posade sobe i kuhinje pa su ponekad uz kuhara imali samo malog sobe, ponekad samo sobara, a događalo se i da umjesto sobara angažiraju konobara. Na palubi su ponekad bila angažirana tri kormilara te mladić palube, a u stroju tri ložača.<sup>50</sup>

Članovi posade S/S *Galeba* dolazili su s gotovo cijele istočne jadranske obale, uključujući i ona mjesta koja su se našla pod talijanskom vlašću, a poneki i iz nekih mjesta iz unutrašnjosti. Njihovo porijeklo prema mjestu rođenja prikazano je u Tablici I, a prema mjestu stanovanja obitelji u Tablici II. Mjesta su u tablicama navedena od sjevera prema jugu te od istoka prema zapadu kako bi se stekao bolji dojam rasprostranjenosti porijekla pomoraca. Pripadnost pojedinih mjesta pojedinim općinama, kotarima i banovinama prenesena je onako kako je u izvornim dokumentima navedeno, iako to nije uvijek bilo točno. Zanimljivo je da je kod osoba rođenih na teritorijima koji su nakon Prvoga svjetskog rata pripali Italiji navođen najbliži kotar ili najbliži veći grad na teritoriju Kraljevine Jugoslavije. Primjerice, za Zadar su kao općinu/kotar običavali navesti Šibenik koji mu čak i nije bio najbliže sjedište kotara, pa čak ni najbliže sjedište lučkih vlasti.

Razlike i sličnosti između Tablica I i II pokazuju da se iz rodniha mjesta u važnija središta pomorci parobroda *Galeb* nisu mnogo selili, a ako jesu uglavnom se selilo školovano i bolje plaćeno osoblje, zapovjednici i časnici palube te strojari. No, uglavnom su preseljavali u središta kojima su njihova mjesta rođenja gravitirala što nije uvijek bio Split kao sjedište tvrtke, nego su to u više slučajeva bili Sušak i Dubrovnik. Ostalo se osoblje rijetko preseljavalo. Od ukupno 90 osoba koje su plovile na S/S *Galeb* u razdoblju 1935. – 1939. za koje su sačuvani izvori s osobnim podacima, iz Splita ih je

48 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Molba Lučkoj kapetaniji II. reda Vranjic od 13. travnja 1935. vezana uz ukrcaj zapovjednika S/S *Galeb* i iskazi plaća za 1935. godinu.

49 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-165, Izvadak iz Upisnika brodova male obalne plovidbe Pomorskog poglavarstva Split.

50 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1935. – 1937.; kut. PO 13-157, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-161, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. i 1941. godinu.

rođenjem bilo 8 (8,9 %), a prebivalištem 14 (15,6 %). Iz Splita su rođenjem i doseljenjem uglavnom bili strojari. S obzirom na to da se radi o mladim osobama rođenima 1909. ili kasnije očito je to bio odraz mogućnosti da se brodstrojari od 1924. godine školuju u Splitu. Osim njih iz Splita su rođenjem ili doseljenjem, uz jednog zapovjednika, bili jedan mladić palube, tri kuhara i jedan sobar. Zapovjednici i časnici palube češće su bili sa sjevernog jadranskog primorja, najviše iz Kostrene, a nešto manje sa šireg dubrovačkog područja. Ostalo osoblje palube, među kojim su bili najbrojniji kormilari, uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, ponajviše s otoka Žirja, otoka Murtera (Murter i Jezera) i otoka Silbe, a bili su zastupljeni i otoci Prvić, Rava, Iž, Ugljan (Preko i Kukljica). Strojari su u najvećem broju, kako je rečeno, bili iz Splita. Ostalo osoblje stroja koje su uglavnom činili ložači uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, i u ovom slučaju ponajviše sa Žirja. Osoblje kuhinje i sobe dolazilo je iz različitih krajeva sjevernog i srednjeg Jadrana. Sveukupno, promatrajući sve članove posade, najzastupljenije su bile osobe s otoka Žirja s ukupno 18 osoba (20 %). Činjenica da se u pet promatranih godina na parobrodu izmijenilo 90 osoba na prvi pogled djeluje kao da se cjelokupno osoblje često izmjenjivalo, ali zapravo su neki bili na brodu vrlo kratko, tek koji mjesec, neki su ostajali godinu ili dvije, a neki godinama. Uz zapovjednika Božu Kovačića na brodu su niz godina bili, primjerice, I. časnik Josip Randić, rodom iz Kostrene, nastanjen u Bakru, vođa palube Šime Paulina sa Silbe, I. strojar Vuk Vučić – Djaković iz Splita i ložać Toma Dabov sa Žirja.<sup>51</sup>

Tablica I: Posada S/S *Galeb* 1935. – 1939. prema mjestu rođenja

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Brežice	Dravska	0	0	1	0	0	1
Donji Miholjac	Donji Miholjac, Savska	1	0	0	0	0	1
Kostrena	Sušak, Savska	3	0	0	0	0	3
Bakar	Bakar, Savska	1	0	1	0	0	2
Pula	Istra [Italija]	0	0	0	0	2	2
Senj	Senj, Savska	0	0	1	0	0	1
Kampor	Rab, Savska	0	1	0	0	0	1

51 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1935. – 1937.; kut. PO 13-157, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-161, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. i 1941. godinu.

Zdravka Jelaska Marijan: Brodovlasnici iz obitelji Ferić i struktura pomoraca na njihovim brodovima

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Stinica	Senj, Savska	0	1	0	0	0	1
Jablanac	Jablanac, Savska	0	0	0	1	0	1
Silba	Silba, Primorska	0	3	0	0	0	3
Ist	Silba, Primorska	0	0	0	0	1	1
Vinjerac	Biograd n/m, Primorska	0	2	0	0	0	2
Nin	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	1	0	1
Zadar	Šibenik [Italija]	0	0	1	0	0	1
Preko	Preko, Primorska	0	1	0	0	1	1
Kukljica	Preko, Primorska	0	1	0	0	1	2
Iž Veli	Iž, Primorska	0	2	0	0	1	3
Rava	Iž, Primorska	0	1	0	0	0	1
Luka	Sali/Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1
Žman	Sali/Preko, Primorska	0	0	0	2	0	2
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Murter	Šibenik, Primorska	0	1	0	0	0	1
Jezera	Tijesno/Šibenik, Primorska	0	4	0	0	0	4
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	1	0	1	0	2
Žirje	Zlarin/Šibenik, Primorska	0	6	0	10	2	18
Sevid	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Vinišće	Trogir, Primorska	0	1	0	0	0	1
Drvenik	Drvenik/Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Seget	Trogir, Primorska	0	0	0	1	1	2
Gala	Klis [Sinj], Primorska	0	0	0	0	1	1
Dicmo	Primorska	0	0	0	0	1	1
Kaštel Sućurac	K. Sućurac, Primorska	0	0	0	0	2	2
Split	Split, Primorska	0	1	5	0	2	8
Splitska	Supetar, Primorska	0	0	0	0	1	1
Brela	Baška Voda, Primorska	0	0	0	0	1	1
Baška Voda	Baška Voda, Primorska	0	0	0	1	0	1
Drvenik	Makarska, Primorska	0	0	1	0	0	1
Vrboska	Vrboska, Hvar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Zagradaće	Jelsa, Primorska	0	0	0	1	0	1

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Hvar	Hvar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Orebić	Orebić	2	0	0	0	0	2
Vela Luka	Korčula, Primorska	0	1	1	0	0	2
Dubrovnik	Dubrovnik, Zetska	1	0	0	0	0	1
nepoznato		1	1	0	0	0	2
ukupno		11	30	11	21	17	90

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1935. – 1937.; kut. PO 13-157, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-161, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. i 1941. godinu.

Tablica II: Posada S/S *Galeb* 1935. – 1939. prema mjestu stanovanja obitelji

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Sušak	Sušak, Savska	1	0	1	0	0	2
Kostrena	Sušak, Savska	1	0	0	0	0	1
Bakar	Bakar, Savska	2	0	1	0	0	3
Rab	Rab, Savska	0	1	0	0	0	1
Stinica	Senj, Savska	0	1	0	0	0	1
Jablanac	Jablanac, Savska	0	0	0	1	0	1
Silba	Silba, Primorska	0	3	0	0	0	3
Ist	Silba, Primorska	0	0	0	0	1	1
Vinjerac	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Nin	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	1	0	1
Preko	Preko, Primorska	0	1	0	0	1	2
Kukljica	Preko, Primorska	0	1	0	0	1	2
Iž Veli	Iž, Primorska	0	2	0	0	1	3
Luka	Sali/Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1

Zdravka Jelaska Marijan: Brodovlasnici iz obitelji Ferić i struktura pomoraca na njihovim brodovima

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Žman	Sali/Preko, Primorska	0	0	0	2	0	2
Biograd	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Murter	Šibenik, Primorska	0	1	0	0	0	1
Jezera	Tijesno/Šibenik, Primorska	0	4	0	0	0	4
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	1	0	1	0	2
Žirje	Zlarin / Šibenik, Primorska	0	6	0	10	2	18
Vinišće	Trogir, Primorska	0	1	0	0	0	1
Drvenik	Drvenik/Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Seget	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Trogir	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Gala	Klis [Sinj], Primorska	0	0	0	0	1	1
Kaštel Sućurac	K. Sućurac, Primorska	0	0	0	0	2	2
Split	Split, Primorska	1	1	8	0	4	14
Splitska	Supetar, Primorska	0	0	0	0	1	1
Brela	Baška Voda, Primorska	0	0	0	0	1	1
Baška Voda	Baška Voda, Primorska	0	0	0	1	0	1
Zagadaće	Jelsa, Primorska	0	0	0	1	0	1
Hvar	Hvar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Orebić	-	2	0	0	0	0	2
Vela Luka	Korčula, Primorska	0	1	1	0	0	2
Dubrovnik	Dubrovnik, Zetska	2	0	0	0	0	2
Zelenika	Zetska	0	1	0	0	0	1
nepoznato		1	1	0	0	2	4
ukupno		11	30	11	21	17	90

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-158, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1935. – 1937.; kut. PO 13-157, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-161, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. i 1941. godinu.

Parobrod duge plovidbe *Sv. Duje* bio je prvi parobrod *Brodarskog poduzeća Ferić Marin* koji je u vlasništvu tvrtke bio od 1931. godine. No podatci o njegovoj posadi sačuvani su samo za razdoblje od kraja 1936. do kraja 1939. godine. U promatranom razdoblju na mjestu zapovjednika do sredine 1938. bio je kapetan Božidar Alujević (Šibenik, 1900.) nastanjen u Sušaku.<sup>52</sup> Od 1938. godine zapovjednik je bio Ivo Antunović (Hvar, 1901.) nastanjen u Splitu.<sup>53</sup> S obzirom na to da se radilo o parobrodu duge plovidbe posada je do kraja 1938. godine u pravilu brojala 30 osoba uz neka manja odstupanja, a činili su je zapovjednik, I. i II. časnik palube, radiotelegrafist, vođa palube, tesar, četiri kormilara, dva mladića palube, I. stolar za kojeg se od 1938. koristio naziv upravitelj stroja, II. i III. strojar, vođa stroja, šest ložača, tri ugljenara, kuhar, I. i II. sobar, pomoćnik sobe i mali kuhinje. Kasnije je broj članova posade povećavan. Od 1938. godine uvedeni su III. časnik palube, dva mornara i mali palube, broj mladića palube sveden je na jednog, a u stroju je zaposlen i mazač te je tada posada uglavnom brojila 34 člana, a povremeno je imala i kadeta, asistenta radiotelegrafista i vježbenika stroja pa je ponekad bilo 37 članova.<sup>54</sup>

Kao i u slučaju posade *S/S Galeba* i članovi posade *S/S Sv. Duje* dolazili su s gotovo cijele istočne jadranske obale, uključujući i ona mjesta koja su se našla pod talijanskom vlašću, a poneki i iz nekih mjesta iz unutrašnjosti. Njihovo porijeklo prema mjestu

- 52 Kapetan Božidar Alujević iskrcao se s namjerom da pokrene vlastiti posao na kopnu, ali s tim nije imao sreće te je ponovo tražio posao na parobrodima Marina Ferića o čemu se dopisivao u kolovozu i rujnu 1938. godine s Jerkom Ferićem. Ferići su mu ponudili zaposlenje u svom novom zastupstvu za trgovinu cementom u Trstu. Kapetan Alujević je u toj prepisci imao i negativnih komentara na imenovanje kapetana Ive Antunovića za novog zapovjednika *S/S Sv. Duje* jer je ranije bio otvoreno protiv brodovlasnika, a sudjelovao je i u organizaciji štrajka u tvornici cementa te mu nije bilo jasno zašto ga Ferići štite. No, ukazano mu je da bi zbog diobene pogodbe koja je u tijeku i kojom bi parobrodi *Jadran* i *Pčela* pripali Anti Feriću, njegovim povratkom kapetan Antunović ostao bez posla, jer se više ne može vratiti na *S/S Jadran* na kojem je prethodno bio zapovjednik. To je bio dodatni razlog zbog kojeg su Ferići za kapetana Alujevića tražili drugo radno mjesto. Opširno dopisivanje u: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-167. Kapetan Božidar Alujević se krajem 1939. godine spominje kao pomorski agent u Sušaku koji posreduje u poslovima oko tereta za parobrode *Brodarstva Ferić*. Vidi: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-161, Prepiska *Brodarstva Ferić* i kapetana Božidara Alujevića iz listopada i prosinca 1939.
- 53 Kapetan Ivo Antunović (Hvar, 1901. — Zagreb, 1967.) gimnaziju je završio u Splitu, a pomorsko-trgovačku akademiju u Bakru. Ispit za kapetana duge plovidbe položio je 1926. godine u Dubrovniku. Do 1928. plovio je kao časnik na brodovima Dubrovačke plovidbe i Jadranske plovidbe, a 1931. – 1933. bio je pomorski referent Radničke komore u Sušaku. Od 1935. ponovno je plovio, a zaposlenje je našao na parobrodima Marina Ferića, najprije na *S/S Jadran* kako je navedeno u prethodnoj bilješci. Prema podatcima u njegovom životopisu bio je član Komunističke partije Jugoslavije od 1932. godine. O zapošljavanju na parobrodima Marina Ferića: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-167; ostali podatci o životopisu u: Fio, „ANTUNOVIĆ, Ivo, pomorski kapetan i pisac, sindikalno-politički radnik“.
- 54 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-166, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1936. – 1937.; kut. PO 13-168, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-171, PO 13-172 i PO 13-173 Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. godinu.



rođenja prikazano je u Tablici III, a prema mjestu stanovanja obitelji u Tablici IV. Razlike i sličnosti između Tablica III i IV pokazuju da se iz rodniha mjesta u važnija središta ni pomorci parobroda *Sv. Duje* nisu mnogo selili, a ako jesu, uglavnom se selilo školovano i bolje plaćeno osoblje, zapovjednici i časnici palube te strojari. I oni su uglavnom preseljavali u središta kojima su njihova mjesta rođenja gravitirala, što nije uvijek bio Split kao sjedište tvrtke, nego su to bila druga pomorska središta, primjerice Bakar i Sušak. Ostalo osoblje rijetko se preseljavalo. Od ukupno 137 osoba koje su plovile na *S/S Sv. Duje* u razdoblju od kraja 1936. do kraja 1939. godine, za koje su sačuvani izvori s osobnim podacima, iz Splita ih je rođenjem bilo 6 (4,4 %), a prebivalištem 15 (11 %). I na parobrodu *Sv. Duje* to su uglavnom bili strojari i jedan od zapovjednika, a osim njih iz Splita su rođenjem i/ili doseljenjem bili jedan kadet, jedan vođa palube, jedan tesar, jedan kormilar, jedan mladić palube i jedan ložač. Zapovjednici i časnici palube češće su bili sa sjevernog jadranskog primorja, najviše iz Bakra, te sa šireg dubrovačkog područja. Među stručnim osobljem palube bili su i radiotelegrafisti, a njihovo je porijeklo vrlo različito jer osposobljavanje nije bilo vezano samo uz pomorstvo te ih je osim s obale bilo i iz unutrašnjosti države. Ostalo osoblje palube, među kojima su bili najbrojniji kormilari, uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, ponajviše s otoka Molata (Brgulje i Molat), Ugljana (Ugljan, Poljana i Preko) i Žirja, a više ih je bilo i s otokâ Iža (Iž Veli i Iž Mali), Vrgade, Murtera (Murter, Tijesno i Jezera) i Krapnja. Od srednjodalmatinskih otoka više od jednog ih je bilo s Drvenika. Strojari su u najvećem broju, kako je rečeno, bili iz Splita. Ostalo osoblje stroja koje su uglavnom činili ložači, a nešto manje ugljenari, uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, a ponajviše s otokâ Ugljana (Sutomišćica, Poljana, Preko i Kali) i Žirja. Uz njih je na kopnu bio zastupljen Šibenik s okolicom. Osoblje kuhinje i sobe dolazilo je iz različitih krajeva sjeverne i srednje Dalmacije, a najviše s otoka Ugljana (Poljana i Preko). Sveukupno, promatrajući sve članove posade, najzastupljenije su bile osobe s otoka Ugljana (Ugljan, Sutomišćica, Poljana, Preko i Kali) s ukupno 29 osoba (21,2 %) i s otoka Žirja s ukupno 20 osoba (14,6 %). I u slučaju ovog parobroda neki su članovi posade na brodu bili vrlo kratko, a neki godinama. Cijelo zabilježeno razdoblje na brodu je bio ložač Luka Košta iz Preka koji je vremenom postao vođa stroja. Uz kapetana Antunovića na brodu su dulje vrijeme bili i I. časnik Mate (Mato) Moretti iz Cavtata, radiotelegrafist Josip Antolić iz Ljutomera, ložač Bare Franov iz Kala i mali kuhinje Šanto Mihatov iz Poljane.<sup>55</sup>

55 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-166, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1936. – 1937.; kut. PO 13-168, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-171, PO 13-172 i PO 13-173 Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. godinu.

Tablica III: Posada S/S *Sv. Duje* 1936. – 1939. prema mjestu rođenja

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotegrafisti	ostali	strojari i vježenici	ostali		
Ljutomer	Dravska	1	0	0	0	0	1
Scopo	Sežana [Italija]	1	0	0	0	0	1
Rijeka	Sušak, Savska [Italija]	0	0	1	0	0	1
Krasica	Krasica, Savska	0	0	1	0	0	1
Bakar	Bakar, Savska	3	0	0	0	0	3
Kostrena	Sušak, Savska	1	0	0	0	0	1
Kraljevica	Kraljevica, Savska	0	1	0	0	0	1
Mošenička Draga	Istra [Italija]	1		0	0	0	1
Šmrika	Kraljevica, Savska	0	0	0	1	0	1
Jablanac	Jablanac, Savska	0	0	0	1	0	1
Olib	Silba, Primorska	0	1	0	0	0	1
Tribanj	Novigrad, Primorska	0	1	0	0	0	1
Brgulje	[Molat] Silba, Primorska	0	5	0	0	0	5
Molat	Molat, Primorska	0	2	0	0	1	3
Brzan	Brzan, Dunavska	1	0	0	0	0	1
Vinjerac	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Vrsi	Preko, Primorska	0	1	0	0	0	1
Diklo	Nin	0	0	0	1	0	1
Božava	Božava, Primorska	0	0	0	0	1	1
Zadar	Rab/Šibenik [Italija]	0	1	2	0	0	3
Ugljan	Preko, Primorska	0	1	0	0	0	1
Sutomišćica	Preko, Primorska	0	0	0	3	0	3
Poljana	Preko, Primorska	0	4	0	2	6	12
Preko	Preko, Primorska	0	3	0	5	4	12
Kali	Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1
Iž Veli	Iž, Primorska	0	2	0	0	0	2
Iž Mali	Iž, Primorska	0	1	0	0	0	1
Gorica	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Tkon	Pašman, Primorska	0	0	0	1	0	1
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	3	0	1	0	4

Zdravka Jelaska Marijan: Brodovlasnici iz obitelji Ferić i struktura pomoraca na njihovim brodovima

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotelegrafisti	ostali	strojari i vježbenici	ostali		
Murter	Šibenik, Primorska	0	1	0	0	0	1
Tijesno [Tisno]	Tijesno, Primorska	0	1	0	0	0	1
Jezera	Tijesno/Šibenik, Primorska	0	2	0	1	0	3
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	0	0	0	1	1
Šibenik	Šibenik, Primorska	1	0	1	2	0	4
Zablaće	Šibenik, Primorska	0	1	0	2	0	3
Kaprije	Kaprije, Primorska	0	1	0	1	0	2
Krapanj	Šibenik, Primorska	0	2	0	0	0	2
Žirje	Žirje/Zlarin, Primorska	1	5	0	11	2	19
Primošten	Šibenik, Primorska	1	0	0	0	0	1
Sevid	Trogir, Primorska	0	0	0	2	1	3
Marina	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Drvenik	Drvenik/Trogir, Primorska	0	3	0	0	0	3
Seget	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Kaštel Sućurac	K. Sućurac, Primorska	0	0	0	0	1	1
Split	Split, Primorska	1	1	4	0	0	6
Grohote	Šolta, Primorska	0	0	0	1	0	1
Omiš	Omiš, Primorska	0	0	0	1	1	2
Brela	Makarska, Primorska	0	1	0	0	1	2
Drvenik	Makarska, Primorska	0	0	1	0	0	1
Bol	Supetar, Primorska	1	0	1	0	0	2
Hvar	Hvar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Vis	Vis, Primorska	0	1	0	0	0	1
Žrnovo	Korčula, Primorska	1	0	0	0	0	1
Brsečine	Zaton, Zetska	0	0	0	1	0	1
Gromača	Zaton, Zetska	0	0	0	2	0	2
Dubrovnik	Dubrovnik, Zetska	2	0	0	0	0	2
Cavtat	Cavtat, Zetska	1	0	0	0	0	1
Bijela	Bijela, Zetska	1	0	0	0	0	1
nepoznato		0	0	0	0	0	0
ukupno		18	46	11	43	19	137

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-166, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1936. – 1937.; kut. PO 13-168, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-171, PO 13-172 i PO 13-173, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. godinu.

Tablica IV: Posada S/S *Sv. Duje* 1936. – 1939. prema mjestu stanovanja obitelji

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Ljutomer	Ljutomer, Dravska	1	0	0	0	0	1
Oroslavlje	Hrv. Zagorje [Savska]	1	0	0	0	0	1
Sušak	Sušak, Savska	1	0	1	0	0	2
Krasica	Krasica, Savska	0	0	1	0	0	1
Bakar	Bakar, Savska	5	0	0	0	0	5
Kostrena	Sušak, Savska	1	1	0	0	0	2
Šmrika	Kraljevica, Savska	0	0	0	1	0	1
Stinica	Senj, Savska	0	0	0	1	0	1
Olib	Silba, Primorska	0	1	0	0	0	1
Brgulje [Molat]	Silba, Primorska	0	6	0	0	0	6
Molat	Molat, Primorska	0	2	0	0	1	3
Vrsi	Preko, Primorska	0	1	0	0	0	1
Nin	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Božava	Božava, Primorska	0	0	0	0	1	1
Ugljan	Preko, Primorska	0	1	0	0	0	1
Sutomišćica	Preko, Primorska	0	0	0	2	0	2
Poljana	Preko, Primorska	0	4	0	1	6	11
Preko	Preko, Primorska	0	3	0	6	4	13
Kali	Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1
Iž Veli	Iž, Primorska	0	1	0	0	0	1
Iž Mali	Iž, Primorska	0	1	0	0	0	1
Gorica	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Tkon	Pašman, Primorska	0	0	0	1	0	1
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	3	0	1	0	4
Murter	Šibenik, Primorska	0	1	0	0	0	1
Tijesno [Tisno]	Tijesno, Primorska	0	1	0	0	0	1
Ježera	Tijesno/Šibenik, Primorska	0	2	0	1	0	3
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	0	0	0	1	1
Šibenik	Šibenik, Primorska	0	0	1	2	0	3
Zablaće	Šibenik, Primorska	0	1	0	2	0	3
Kaprije	Kaprije, Primorska	0	1	0	0	0	1

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici	ostali	strojari	ostali		
Krapanj	Šibenik, Primorska	0	2	0	0	0	2
Žirje	Žirje/Zlarin, Primorska	0	6	0	12	2	20
Primošten	Šibenik, Primorska	1	0	0	0	0	1
Sevid	Trogir, Primorska	0	0	0	2	1	3
Marina	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Drvenik	Drvenik/Trogir, Primorska	0	3	0	0	0	3
Seget	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Kaštel Sućurac	K. Sućurac, Primorska	0	0	0	0	1	1
Split	Split, Primorska	2	4	8	1	0	15
Grohote	Šolta, Primorska	0	0	0	1	0	1
Omiš	Omiš, Primorska	0	0	0	1	1	2
Brela	Makarska, Primorska	0	1	0	0	1	2
Bol	-	1	0	0	0	0	1
Žrnovo	Korčula, Primorska	1	0	0	0	0	1
Brsečine	Zaton, Zetska	0	0	0	1	0	1
Gromača	Zaton, Zetska	0	0	0	2	0	2
Dubrovnik	Dubrovnik, Zetska	2	0	0	0	0	2
Cavtat	Cavtat, Zetska	1	0	0	0	0	1
Bijela	Bijela, Zetska	1	0	0	0	0	1
nepoznato		0	0	0	0	0	0
ukupno		18	46	11	43	19	137

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-166, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1936. – 1937.; kut. PO 13-168, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1938.; kut. PO 13-171, PO 13-172 i PO 13-173, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Iskazi doprinosa Okružnom uredu za osiguranje radnika za 1939. godinu.

Parobrod duge plovidbe *Vicko Ferić* zadnji je parobrod kupljen u međuratnom razdoblju u vlasništvu Marina Ferića te su za njegovu posadu podatci sačuvani samo za 1939. godinu. Zapovjednik broda bio je kapetan Ante Pezelj iz Kostrene (1907.). Posada parobroda uglavnom je imala 34 člana, iako je prva dva mjeseca taj broj bio nešto manji jer nisu odmah popunjena sva radna mjesta. Na kraju 1939. posada je pak bila nešto brojnija jer su joj se pridružili kadet i radiotelegrafistov vježbenik. Unatoč kratkom vremenu od nepune godine dana na pojedinim su se mjestima pomorci izmjenjivali te

su statistikom za ovaj brod obuhvaćene 62 osobe. Među njima su iz Splita rođenjem bile tri osobe (4,8 %), a prebivalištem četiri osobe (6,5 %). Kao i u slučaju posada *S/S Galeba* i *S/S Sv. Duje* pomorci zaposleni na *S/S Vicko Ferić* dolazili su s gotovo cijele obale Kraljevine Jugoslavije te iz onih mjesta koja su se nakon Prvoga svjetskog rata našla pod talijanskom vlašću, a poneki i iz nekih mjesta iz unutrašnjosti. Njihovo porijeklo prema mjestu rođenja prikazano je u Tablici V, a prema mjestu stanovanja obitelji u Tablici VI. Časnici palube uglavnom su bili sa sjevernog jadranskog primorja, najviše iz Kostrene. Radiotelegrafisti su porijeklom bili iz različitih mjesta te ih je osim s obale bilo i iz unutrašnjosti države. Ostalo osoblje palube, među kojima su bili najbrojniji kormilari, uglavnom je dolazilo iz raznih mjesta sjeverne Dalmacije. U ovom su slučaju i strojari bili iz različitih mjesta. Ostalo osoblje stroja koje su uglavnom činili ložači, a nešto manje ugljenari, uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, a najviše s otoka Žirja te na kopnu iz raznih mjesta okolice Zadra. Osoblje kuhinje i sobe dolazilo je iz različitih krajeva sjevernog i srednjeg Jadrana. Sveukupno, promatrajući sve članove posade, najzastupljenije su bile osobe rođenjem i prebivalištem iz Kostrene, Bakra, raznih mjesta otoka Ugljana i s otoka Žirja.<sup>56</sup>

Tablica V: Posada *S/S Vicko Ferić* 1939. godine prema mjestu rođenja

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotelegrafisti	ostali	strojari i vještbenici	ostali		
Sevnica	Dravska	0	0	1	0	0	1
Bela Crkva	[Dunavska]	1	0	0	0	0	1
Zamet	Kastav, Savska	0	0	1	0	0	1
Cernik [Čavle]	Sušak, Savska	0	0	0	2	0	2
Bakar	Bakar, Savska	1	0	0	0	1	2
Kostrena	Sušak, Savska	4	0	0	0	0	4
Kraljevica	Kraljevica, Savska	1	0	0	0	0	1
Mošćenička Draga	Istra [Italija]	1	0	0	0	0	1
Novi	Novi, Savska	0	0	1	0	0	1
Zidarići	Krk, Savska	0	0	0	0	1	1
Klada	Senj, Savska	0	1	0	0	0	1
Brgulje	[Molat] Silba, Primorska	0	1	0	1	0	2
Vir	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	2	0	3

56 HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-176, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Popisi posade za 1939. godinu.

Zdravka Jelaska Marijan: Brodovlasnici iz obitelji Ferić i struktura pomoraca na njihovim brodovima

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotelegrafisti	ostali	strojari i vjezbenici	ostali		
Vinjerac	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Privlaka	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Nin	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	0	1	1
Košina [Kožino]	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Zadar	Rab/Šibenik [Italija]	0	0	0	1	0	1
Arbanasi	Preko	0	1	0	0	0	1
Sutomišćica	Preko, Primorska	0	2	0	2	0	4
Poljana	Preko, Primorska	0	0	0	0	1	1
Preko	Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1
Bibinje	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	1	0	2
Sukošan	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	3	0	3
Kukljica	Preko, Primorska	0	0	0	1	1	2
Iž Veli	Iž, Primorska	0	0	0	1	0	1
Barotul/Pašman	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Tkon	Pašman, Primorska	0	0	0	1	0	1
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Betina	Tijesno, Primorska	0	1	0	0	0	1
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	0	0	1	0	1
Krapanj	Šibenik, Primorska	0	0	0	3	0	3
Žirje	Žirje/Zlarin, Primorska	0	0	0	4	0	4
Sevid	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Split	Split, Primorska	1	1	1	0	0	3
Milna	Supetar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Pučišća	Supetar, Primorska	0	0	0	0	1	1
Niš	Vardarska	1	0	0	0	0	1
Korčula	Korčula, Primorska	1	0	0	0	0	1
Orahovac	Kotor, Zetska	0	1	0	0	0	1
nepoznato		0	0	0	0	0	0
ukupno		12	11	4	29	6	62

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-176, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Popisi posade za 1939. godinu.

Tablica VI: Posada S/S *Vicko Ferić* 1939. godine prema mjestu rođenja

mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotelegrafisti	ostali	strojari i vježbenici	ostali		
Ljubljana	Dravska	1	0	0	0	0	1
Kastav	Kastav, Savska	0	0	1	0	0	1
Cernik [Čavle]	Sušak, Savska	0	0	0	2	0	2
Sušak	Sušak, Savska [Italija]	0	0	1	0	1	2
Bakar	Bakar, Savska	2	0	1	0	1	4
Kostrena	Sušak, Savska	5	0	0	0	0	5
Zidarići	Krk, Savska	0	0	0	0	1	1
Klada	Senj, Savska	0	1	0	0	0	1
Brgulje	[Molat] Silba, Primorska	0	1	0	1	0	2
Vir	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	2	0	3
Vinjerac	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	0	0	1
Privlaka	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Nin	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	0	1	1
Košina [Kožino]	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Božava	Božava, Primorska	0	1	0	0	0	1
Lukoran	Preko, Primorska	0	0	0	2	0	2
Sutomišćica	Preko, Primorska	0	2	0	1	0	3
Poljana	Preko, Primorska	0	0	0	0	1	1
Preko	Preko, Primorska	0	0	0	1	0	1
Bibinje	Biograd n/m, Primorska	0	1	0	1	0	2
Sukošan	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	2	0	2
Kukljica	Preko, Primorska	0	0	0	1	1	2
Iž Veli	Iž, Primorska	0	0	0	1	0	1
Barotul/Pašman	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Tkon	Pašman, Primorska	0	0	0	1	0	1
Vrgada	Biograd n/m, Primorska	0	0	0	1	0	1
Betina	Tijesno, Primorska	0	1	0	0	0	1
Prvić – Šepurine	Zlarin, Primorska	0	0	0	1	0	1
Kaprije	Kaprije, Primorska	0	0	0	1	0	1



mjesto	općina/kotar, banovina	paluba		stroj		kuhinja i soba	ukupno
		zapovjednici, časnici, kadeti, radiotelegrafisti	ostali	strojari i vježbenici	ostali		
Krapanj	Šibenik, Primorska	0	0	0	2	0	2
Žirje	Žirje/Zlarin, Primorska	0	0	0	4	0	4
Sevid	Trogir, Primorska	0	0	0	1	0	1
Split	Split, Primorska	1	1	1	1	0	4
Milna	Supetar, Primorska	1	0	0	0	0	1
Ston	Zetska	1	0	0	0	0	1
Dubrovnik	Dubrovnik, Zetska	1	0	0	0	0	1
Orahovac	Kotor, Zetska	0	1	0	0	0	1
nepoznato		0	0	0	0	0	0
ukupno		12	11	4	29	6	62

Izvor: HR-DARI-699-BPMF, kut. PO 13-176, Iskazi plaća, Popisi namještenika za mirovinsko osiguranje i Popisi posade za 1939. godinu.

Promatrajući posade sva tri parobroda može se reći da prema mjestima rođenja i prebivališta među njima nema nekih naročito izraženih razlika, iako je svaki imao nekih osobitosti. Iz rodničkih mjesta u važnija središta pomorci nisu mnogo selili, a ako jesu uglavnom se selilo školovano i bolje plaćeno osoblje, zapovjednici i časnici palube te strojari. I oni su uglavnom preseljavali u središta kojima su njihova mjesta rođenja gravitirala, što nije uvijek bio Split kao sjedište tvrtke, nego su to bila druga pomorska središta, primjerice Sušak, Bakar i Dubrovnik. U pronalaženju pomoraca za svoje parobrode broderska poduzeća u vlasništvu Marina Ferića nisu se oslanjala na Split i okolicu, nego su njihovi pomorci dolazili s gotovo cijele obale Kraljevine Jugoslavije te iz onih mjesta koja su se nakon Prvog svjetskog rata našla pod talijanskom vlašću, a poneki i iz nekih mjesta iz unutrašnjosti. Najviši postotak osoba koje su prebivalištem bile iz Splita imao je parobrod male obalne plovidbe *Galeb* (15,6 %). Mogući uzrok tome je i to što je njegova posada uglavnom bila mlađa od dva parobroda duge plovidbe. Posebno se to odnosi na strojare kojih je bilo najviše među osobama iz Splita. U tom se slučaju već dosta dobro vidio utjecaj otvaranja brodstrojarskog odsjeka pri Državnoj srednjoj tehničkoj školi u Splitu 1925. godine. Među zapovjednicima su prevladavale osobe iz Kostrene i s otoka Hvara, s tim da su se osobe s Hvara naseljavale u Splitu kojim je taj otok inače gravitirao. Časnici palube uglavnom su bili sa sjevernog jadranskog primorja, najviše iz Kostrene, a nešto manje sa šireg dubrovačkog područja. Ostalo osoblje palube, među kojima su bili najbrojniji kormilari, uglavnom je dolazilo s brojnih

sjevernodalmatinskih otoka. Strojari su u većem broju bili iz Splita, ali i sa sjevernog Jadrana. Ostalo osoblje stroja koje su uglavnom činili ložači, a nešto manje ugljenari, uglavnom je dolazilo sa sjevernodalmatinskih otoka, a ponajviše s otokâ Ugljana i Žirja. Uz njih su bila zastupljena i različita mjesta na kopnu sjeverne Dalmacije, dok su mjesta na kopnu i otocima srednje Dalmacije bila manje zastupljena. Osoblje kuhinje i sobe dolazilo je iz različitih krajeva sjevernog i srednjeg Jadrana.

### Zaključak

Primjer vlasnika brodarskih poduzeća obitelji Ferić može se promatrati kao jedan od primjera postupnog izdizanja i preobražaja nekih obitelji gradskih društvenih slojeva kroz dvije ili više generacija pri čemu se nekadašnje težačke obitelji uključuju u poduzetništvo, zanate, trgovinu ili industriju te se postupno i školovanjem djece od težačkih obitelji gradskih predgrađa uključuju u gradske elite. U ovom određenom slučaju iskorak iz težačkog sloja kreće kroz iskorištavanje tupine te se dalje postupno gradi kroz uključivanje u vlasništvo tvornica cementa, ali i trgovinu ugljenom i vlasništvo parobroda. Materijalnu bazu nalazi se u međusobnoj financijskoj potpori kroz zajednicu dobara u kojoj ipak pojedinci postupno izgrađuju i unaprjeđuju vlastite poslove. Po poslovnim inicijativama i razgranatosti poslova postupno se unutar obitelji izdvaja Marin Ferić koji je definiran kao trgovac, industrijalac i brodovlasnik, ovisno o dokumentu. On je i zaslužan za iskorak obitelji u parobrodarstvo koje kao i drugi poslovi pokazuje postupni rast i širenje. S obzirom na to da u obitelji nije bilo pomorske tradicije, interes za pomorstvo može se vezati jedino uz trgovinu tupinom, cementom i ugljenom.

U pronalaženju pomoraca za svoje parobrode brodarska poduzeća u vlasništvu Marina Ferića nisu se oslanjala na Split i okolicu, nego su njihovi pomorci dolazili s gotovo cijele obale Kraljevine Jugoslavije te iz onih mjesta koja su se nakon Prvoga svjetskog rata našla pod talijanskom vlašću, a poneki i iz nekih mjesta iz unutrašnjosti. Pomorci na parobrodima brodarskih poduzeća u vlasništvu Marina Ferića, za koje su sačuvani podatci, iz rodnih mjesta u važnija središta nisu mnogo selili, a ako jesu, uglavnom se selilo školovano i bolje plaćeno osoblje, zapovjednici i časnici palube te strojari. I oni su uglavnom preseljavali u središta kojima su njihova mjesta rođenja gravitirala, što nije uvijek bio Split kao sjedište tvrtke, nego su to bila druga pomorska središta, primjerice Sušak, Bakar i Dubrovnik. Najviši postotak osoba koje su prebivalištem bile iz Splita imao je parobrod male obalne plovidbe *Galeb* (15,6 %). Mogući uzrok tome je i to što je njegova posada uglavnom bila mlađa od dva parobroda duge plovidbe. Posebno se to odnosi na strojare kojih je bilo najviše među osobama iz Splita. U tom se slučaju već vidio utjecaj otvaranja brodstrojarskog odsjeka pri Državnoj srednjoj tehničkoj školi u Splitu 1925. godine. Ova pomorska poduzeća stoga nisu mnogo mijenjala sliku zastupljenih zanimanja u gradu u kojem je bilo sjedište tvrtke, ali čak i mala mjera koja je bila prisutna doprinosila je raznolikosti zanimanja u gradu, a vjerojatno i daljem pojačanju interesa za brodarstvo.

## Izvori i literatura

### Arhivski izvori

HR-DARI-699-BPMF: Hrvatska, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, fond 699, Brodarsko poduzeće „Marin Ferić“ – Split.

HR-DAST-19-JBSD: Hrvatska, Državni arhiv u Splitu, Split, fond 19, Javni bilježnici srednje Dalmacije.

### Objavljeni izvori

*Izveštaj o radu Komore za 1935. – 1936. godinu i Zapisnici plenarnih sjednica T. I. Komore 23/V 1936, 23/VII 1936 i 26/IV 1937*, Split: Trgovinsko-industrijska komora, 1937.

*Lloyd's Register of Shipping*, Vol. I. London, 1938-39; 1939-40.

*Lloyd's Register of Shipping*. London, 1940-41.

*Savez pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije u Beogradu: Izveštaj za 1936. godinu*, Beograd, 1937.

*Savez pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije u Beogradu: Izveštaj za 1937. godinu*, Beograd, 1938.

### Tisak

*Jadranski dnevnik* (Split), 1934.

*Novo doba* (Split), 1936, 1938.

*Pomorski godišnjak* (Split; Beograd), 1933, 1934.

### Literatura

Bratanić, Mateo; Uglešić, Sanda. „Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća“. U: *Pomorski Split do početka XX. stoljeća, Zbornik radova s međunarodnog znanstvenog skupa održanog u Splitu 26. i 27. rujna 2016.*, ur. Nenad Cambi, Arsen Duplančić. Split: Književni krug Split, 2019, 363-390.

Buljan, Marijan. *Politička povijest Splita od 1918. do 1941.* Zagreb: Leykam international, 2022.

Fio, Oliver. „ANTUNOVIĆ, Ivo, pomorski kapetan i pisac, sindikalno-politički radnik“, Hrvatski biografski leksikon. <https://hbl.lzmk.hr/clanak/antunovic-ivo>

Fio, Oliver. „Pomorstvo Splita 1880-1890“. U: *Hrvatski narodni preporod u Splitu*, ur. Duško Kečkemet et al. Split: Logos, 1984, 237-239.

Fijo, Oliver. „Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1850. do 1940. godine“. U: *Zbornik društva inženjera i tehničara u Splitu*, ur. Slavko J. Sirišćević. Split: Novinsko-izdavačko poduzeće Slobodna Dalmacija, 1958, 135-148.

Foretić, Vinko. „Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća“. U: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, I., ur. Grga Novak, Vjekoslav Maštrović. Zadar; Zagreb: Institut za historijske i ekonomske nauke; Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1962, 330-338.

Horvat, Josip. *Preživjeti u Zagrebu: dnevnik 1943-1945.* Zagreb: Sveučilišna naklada Liber; Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti; Nakladni zavod Matice hrvatske, 1989.

- Jelaska Marijan, Zdravka. *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.* Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2009.
- Jelaska Marijan, Zdravka. „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo“. *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku* 42 (2004): 231-272.
- Jurišić, Šimun. *Iz povijesti Dalmacije: Dalmatinsko iverje.* Split: naklada autora, 1984.
- Kolar Dimitrijević, Mira. „Privredne prilike i struktura stanovništva pred drugi svjetski rat“. *Zbornik Instituta za historiju radničkog pokreta Dalmacije* 5 (1981): 39-61.
- Kos, Lucijan. „Pomorska privreda splitskog kotara“. *Anali Jadranskog instituta JAZU* 2 (1958): 165-224.
- Kuzmanić, Mario Nepo. *Splićani – obitelji i prezimena.* Split: Magistra, 2008.
- Lakatoš, Joso. *Industrija Dalmacije.* Zagreb: Naklada Jugoslovenskog Lloyda, 1923.
- Marović, Duško; Radja, Mihovil. *Povijest športa u Splitu, Knjiga druga 1918. – 1941.* Split: Splitski savez športova, 2006.
- Matković, Stjepan. „Pomorski promet Splita“. *Acta historico-oeconomica* 22 (1995): 55-73.
- Mirošević, Franko. „Pregled stanja Hrvatske trgovačke mornarice od 1918. do 1925. godine“. *Acta historico-oeconomica* 18 (1991): 91-122.
- Mosettig, Ivan. *Sto godina splitskog poduzetništva, trgovine i zanatstva.* Split: [vlastita naklada?], 2001.
- Novak, Grga. *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća.* Beograd: Vojno delo, 1962.
- Novak, Grga. *Split u svjetskom prometu.* Split: Naklada knjižare Vinko Jurić, 1923.
- Peričić, Šime. „Prinos poznavanju pomorske trgovine Splita u XIX. stoljeću“. *Radovi Zavoda povijesne znanosti HAZU Zadru* 44 (2002): 165-186.
- Piplović, Stanko. *Izgradnja Splita između svjetskih ratova.* Split: Društvo prijatelja kulturne baštine; Društvo arhitekata Splita, 2008.
- Piplović, Stanko. „Prometni terminal u splitskoj luci: između prošlosti i budućnosti“. *Kulturna baština* 22 (1999), br. 30: 147-171.
- Radica, Branislav. *Novi Split: monografija grada Splita od 1918-1930 godine.* Split: B. Radica, 1931.
- Šišević, Ivo. „Sporazum Trumbić – Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja“. *Pomorski zbornik*, Zadar, 3 (1965): 917-948.
- Ujević, Luka; Mužinić, Zdravko; Medić, Miroslav, ur. *Od Poljodjelske škole do Tehničkog školskog centra.* Split: Tehnički školski centar Branko Duplančić, 1984.

## SUMMARY

### **Ship-owners from the Ferić family and the composition of seafarers on their ships**

The changes in state borders and the role of the administrative centre that Split acquired in the interwar period affected the significance of certain economic branches in the structure of the city's economy. Shipping trade in Split recorded a rapid rise during the interwar period, and it did not rely on a significant shipping tradition from the previous period. Shipping became a significant economic branch in Split in the interwar period, and in the 1930s, the city was the home to a large number of shipping companies. One of the smaller steamship companies owned by the Ferić family has been chosen as the topic of this paper, which over time was divided into two even smaller ones by the division of family property, on whose examples several issues important for the development of the city, i.e. for changes in its social and economic structure, are analysed. In finding seafarers for their steamships, Marin Ferić's shipping companies did not rely on Split and its surroundings; their seamen came from almost the entire coast of the Kingdom of Yugoslavia and from those places that came under the Italian rule after the First World War, and some from the inland. Those seafarers, for whom the data have been preserved, did not move much from their birthplaces to major centres; and most of those who did were educated and a better paid staff – officers, deck officers and engineers. They mostly moved to the centres to which their birth places gravitated, which was not always Split as the headquarters of the company; those were other maritime centres, such as Sušak, Bakar and Dubrovnik. Therefore, these maritime companies did not affect much the profession structure in Split, the headquarters of the company; however, they did increase the citizens' and farm labourers' interest in jobs related to maritime economy.

**Keywords:** seafaring; seafarers; ship-owners; Split; 1930s; Marin Ferić