

P R O M E T

Uvod

Razvoj prometa pod kraj XIX i na početku XX stoljeća u hrvatskim zemljama bio je na razmeđu starih uhodanih srednje vjekovnih oblika i novih potreba kapitalističke privrede u razvoju. Hrvatske zemlje bile su na raskrsnici putova iz istočne u zapadnu Evropu te iz sjeverne, posebno srednje Evrope, na Mediteran, pa je takva prometna pozicija zahtijevala izgradnju i adekvatnih prometnica. Nakon raspada Osmanskog carstva pala je barijera koja je dijelila jugoistok Evrope, pa i hrvatskih zemalja, od ostalih evropskih zemalja, a kapitalistički gospodarski sistem forsirao bržu cirkulaciju roba i ljudi između tih područja. Stoga su i u hrvatskim zemljama, već od 70-tih, a posebno od 90-tih, godina nastojanja privrednika za izgradnjom prometnica išla usporedo s ostalim zahtjevima za gospodarski razvoj.

Razvoj prometa bio je složen proces i ovisio od više činioca: državne prometne politike, investicionog kapitala, kvaliteti i raznovrsnosti prometnica i prometala, skladišta roba i luka, zatim poštanskog transporta, a u međuratnom razdoblju i telefonskih komunikacija. Vremenom su sve te komponente dobivale primjerenu, odnosno podjednaku važnost.

Za razvoj svih vrsta prometa bila je presudna uloga investicijskog kapitala. Domaćeg kapitala bilo je relativno malo, a strani je samo djelomice angažiran u prometu. U pomorstvu se inozemni kapital javlja najčešće kao kreditor za kupovinu brodova, a time je postao i suvlasnik broda. Ipak inozemnog kapitala bilo je malo angažiranog i u pomorstvu, uglavnom engleskog i oko 4 posto i povezanog s domaćim kapitalom. U željezničkom prometu bilo je inozemnog kapitala nešto više i uglavnom u manjim lokalnim pravcima pa ga je bilo u jednom zagrebačkom željezničkom poduzeću, u nekoliko lokalnih prigradskih i zagorskih pruga, te njemačkog

kapitala u lokalnoj pruži Caprag-Karlovac. Putem državnih investicija bilo je kapitala iz inozemnih zajmova, ali manje u hrvatskim pokrajinama i više u istočnim jugoslavenskim pokrajinama. Inozemnog kapitala bilo je nešto u špediterskim poduzećima, u nekoliko afilijacija većih inozemnih firmi sa sjedištem u Zagrebu.

Razvoj prometnica i prometa u cjelini u hrvatskim zemljama imao je svoju povijest s obzirom na oblike i sredstva, pa je slijedio i u novim okolnostima uglavnom ranije zacrtane pravce prometa i transporta roba. Već od srednjeg vijeka kroz hrvatske zemlje je, zbog njihovog geofizičkog položaja i prostora, bio razvijen kopneni, riječni i pomorski promet i početkom XX st. trebalo ga je samo modernizirati, dopunjavati i dalje razvijati u skladu s potrebama modernog gospodarstva i prometa. Početkom XX stoljeća promet se i u hrvatskim zemljama revolucionira s obzirom i na prometnice i prometala, jer se uvodi u njega mehanizacija. U tim je promjenama kopnenim putem prednjačila željeznica s parnom lokomotivom, zatim cestovni prijevoz s motornim vozilima, a javlja se i javni prijevoz putnika motornim vozilima i tramvajem na električni pogon. Promet vodenim putovima također je moderniziran; parobrodi potiskuju čamce i jedrenjake, a šlepovi na motore uzvodnu vuču životinjskom zapregom, ponegdje i ljudskom vučom. U 30~tim godinama javljaju se i početci zračnog prometa-avioni.

Hrvatske zemlje bile su u prometnoj politici do prvog svjetskog rata u sastavu Habsburške monarhije, a od Austro-Ugarske nagodbe pod ingerencijom mađarske vlade, koja je vodila više brige o povezivanju Mađarske s Jadranskim morem nego hrvatskih zemalja i međusobno te sa susjednim područjima. Posebno je u prometnom kopnenom povezivanju sa zaleđem bila zastavljena Dalmacija. Na prometnoj politici vodila se i ekonomska i politička borba za hrvatski gospodarski razvoj i samostalnost

pa i nacionalni opstanak, jer je mađarska vlada tzv. željezničarskom pragmatikom nastojala provući putem uspostave mađarskog jezika na željeznicama i mađarski kao službeni jezik u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji.

Gradnja željezničke mreže u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji imala je dva interesna pravca motivirana interesima mađarske politike prema hrvatskim zemljama: jedan je bio interes mađarske vlade i mađarskih privrednika da povežu Budimpeštu s Rijekom kao svojom izvoznom lukom, te Budimpešte preko Osijeka na Beograd kao priključka orijentalnoj željeznici u smjeru Beograd-Sofija -Carigrad. Hrvatski ban Khuen Hervary, koji je osim posjeda u Mađarskoj imao i veleposjed u Slavoniji, također je nastojao povezati Slavoniju preko Osijeka s mađarskim prometnim pravcima, ali i pridobiti slavonske veleposjednike povezivanjem Slavonije sa zapadnim hrvatskim dijelovima pa je poticao izgradnju željezničkog pravca istok zapad. Pojedine dionice tog pravca su bile već izgrađene, pa su dodane još preostale dionice i tako je nastala jedna dosta gusta mreže željezničke pruge zvane Južne željeznice, koja se nadovezivala na pravac Zagreb-Zidani most prema Beču i drugim krakom prema Trstu.

Cestovni pravci išli su približno istim pravcima kao i željeznički, slijedeći prirodne mogućnosti kretanja. Ceste su građene prije željeznica i bilo ih je raznovrsnih od zemljanih seoskih drumova, koji su povezivali sela međusobno, do modernih cesta kakva je bila cesta Zagreb -Rijeka.

ORGANIZACIJA POMORSKOG PROMETA U HRVATSKIM POKRAJINAM

Pomorski promet kao i cjelokupna pomorska privreda imala je za hrvatsko gospodarstvo izuzetnu važnost, zbog više razloga: egzistencijalne o njemu znatnog dijela stanovništva, zbog izvoza i uvoza putem kopnenih prometnica roba potrebnih hrvatskom gospodarstvu i trgovini, zbog tranzitnih veza s cijelim svijetom morskim putem, posebno prometa iz srednje evropskih zemalja preko jadranskih luka. Stoga je pomorski promet kao i cijela pomorska privreda bilo jednako javna kao i privatna djelatnost, na koju je znatnim dijelom utjecala i državna politika prema pomorstvu.

Uloga državne administracije u pomorstvu proizlazila je iz njenog osnovnog djelovanja, jer se ona javlja kao izvršilac državnog suverenitete nad teritorijalnim morem i morskom obalom pa je u tom smislu donosila zakone i odredbe za cjelokupno pomorstvo pa i pomorski promet, koji su predstavljali javno pomorsko pravo i tlo pa time i njenu odgovarajuću vlast. U tom svojstvu državna administracija je određivala i pomorsko administrativnu vlast, koja je kao javna vlast provodila pomorsko zakonodavstvo. Državna administracija je kao nosilac državnog suvereniteta određivala i odnose s inozemstvom, što je bilo posebno važno za pomorstvo. Osim toga ona je bila obvezna održavati morsku obalu u pristupačnom stanju, kako zbog priobalnog pogotovo otočkog stanovništva, tako i zbog čuvanja državnih granica na moru. Specifičnost položaja pomorstva kao i navedene obveze davale su državnoj administraciji veće mogućnosti intervencije u pomorstvo, posebno pomorski promet, nego u drugim gospodarskim djelatnostima, što se očitovalo u više pravaca: a) zakonodavnom i administrativnom zaštitom domaće trgovačke mornarice i organizacijom pomorsko-administrativne vlasti, b) održavanjem pomorskih plovniha linija njihovim sufinanciranjem u putničkom prometu, c) financijskom potporom razvoju pomorske privrede.

Pomorski promet bio je podijeljen u tri grupe:

1. Mala obalna plovidba obuhvaćala je plovidbu po Jadranskom moru i rijekama koje su se u njega ulijevale.
2. Velika obalna plovidba obuhvaćala je Jadransko i Sredozemno more do Gibraltara, Crno i Crveno more, Azovsko more i Sueski kanal te rijeke koje su u njih utjecale.
3. Duga plovidba obuhvaćala je sva mora i sve rijeke s morske strane pristupačne.

S obzirom na pomorstvo kao gospodarsku djelatnost u prometu brodovlja postojale su tri osnovne vrste prijevoza:

1. Prijevoz roba ili ekonomska, odnosno trgovačka mornarica
2. Prevoz ljudi ili putnička mornarica
3. Prijevoz u turističke svrhe ili turistička mornarica

Organizaciju pomorstva u hrvatskim zemljama u drugoj polovini XIX i prvom i drugom desetljeću XX stoljeća tj. u vrijeme Austro-Ugarske državne zajednice uvjetovale su političko-upravne podjele tog područja pa je jedan dio pripao organizaciji po austrijskim zakonima-Istra i Dalmacija, a drugi ugarskim -područje od Rijeke do Zadra. Pomorstvo je pripadalo u resor Ministarstva trgovine i djelovalo austrijskim i ugarskim trgovačkim zakonima iz 1874. te njihovim dopunama. Austrijski i ugarski dio primorja imao je svoju pomorsku oblast, ali su imale analognu organizaciju prema međunarodnom berlinskom ugovoru iz 1879. Obje su Oblasti imale vrlo široku autonomiju, ali su djelovale prema naredbama nadležnih ministarstava. Izvršni organi tih Oblasti bili su lučki uredi ili kapetanije koji su djelovali kao administrativne i tehničke ispostave vlasti. Rijeka je imala status slobodne luke i bila izuzeta po svojim posebnim propisima. U kratkotrajnom vremenu hrvatske samostalnosti 1919.g. Zemaljska vlada u Zagrebu ustrojila je poseban odsjek za pomorstvo, Predsjedništvo za pomorstvo sa sjedištem u Splitu i lučku kapetaniju u Baru. Poslije ujedinjenja u Državu Srba, Hrvata i Slovenaca jednom uredbom iz 1919. cijelo jugoslavensko primorje od Sušaka do Boke Kotorske spojeno je u jednu upravnu cjelinu kao posebna pomorska oblast sa sjedištem u Bakru, a

zatim u Splitu. Pomorska oblast pokrivala je 2.854 morske milje ili 5.280 kilometara. Već 1921. obznanjena je nova Uredba po kojoj su pomorstvo i oblast potpali pod Ministarstvo saobraćaja te je razrađena unutarnja organizacija, koja je uspostavljena do 1924. s ovim odjelima i izvršnim organima: Trgovačko pomorsko vijeće, Administrativno-trgovačko odjeljenje, Nautičko odjeljenje, Tehničko odjeljenje te računovodstvo, ekonomat i pomoćni uredi. Trgovačko-pomorsko vijeće imalo je savjetodavnu ulogu i bilo je sastavljeno od predstavnika primorskih komora staleško-strukovnih organizacija. Ono je trebalo imati značajnu ulogu u djelovanju Pomorske oblasti, ali se uglavnom nije sastajalo. Sve poslove obavljala su uglavnom navedena tri odjeljenja. Administrativno-trgovačko je provodilo zakone i propise iz domaćeg i međunarodnog zakonodavstva, zatim brigu o lučkim pristojbama i skladištima. U njegovu nadležnost pripadalo je i ribarstvo. Nautičko odjeljenje obavljalo je poslove vezane uz brodove, prijevoz robe, inspekcijske službe te prijevozne karte i evidenciju kapetana, kvalificiranje pomoraca te nautičke službene publikacije. Tehničko pak odjeljenje brinulo je o tehničkoj opremljenosti luka, o svjetionicima, nadzor nad brodogradnjom, pregledanje brodskih kotlova i strojeva te kvalifikacije strojarskog osoblja. Pomorska oblast imala je i svoje izvrsne organe: lučka odaslanstva, otpravništva, ekspoziture, carinarnice s lučkom službom te lazarete.

Ovako organizirano djelovanje Pomorske oblasti bilo je dosta birokratizirano pa se uskoro javljaju zahtjevi za njenom reorganizacijom koja je provedena financijskim zakonom 1924/5 i 13928., ali je u suštini ostala organizaciji ista. Godine 1924. izmjenjeno je ime u Direkcija pomorskog saobraćaja, po uzoru na Direkciju željeznica, što je izazvalo također nezadovoljstva, jer su djelovanja tih dvaju prometnih poslova različita. Direkciji su ostali isti poslovi kao i ranijoj Oblasti, s time da je ona organizirala i linijsku plovidbu i nadzirala njezino poslovanje kao i sve poslove vezane uz pomorstvo i ribarstvo. Također je nadzirala stručne kao i

ostale organizacije pomoraca, pomorsko školstvo, meteorološku službu za pomorce, kao i sve ostale poslove vezane uz luke i život u njima. Objavljivala je i pomorsku statistiku i vodila cjelokupnu administraciju. Imala je svoje ispostave-kapetanije i preko njih utjecala na život u svim većim lučkim mjestima. Bilo je 5 kapetanija prvog reda (Sušak, Šibenik, Split, Dubrovnik i Meljine) . Uz njih je bilo i 16 kapetanija drugog reda te 80 lučkih zastupništava u pristaništima, ali ih je djelovalo samo 37 zbog nedostatka sredstava za njihovo održavanje. Direkcija je imala glavno sjedište u Splitu i bilo je dosta nastojanja da se prenese u Sušak, ali nisu uspjela. Direkcija pomorstva bila je podložna Ministarstvu saobraćaja, ali je djelovala kao punopravna državna upravna vlast s pravom neposredno« kontakta s ostalim državnim i upravnim institucijama. Međutim, Direkciji je nedostajalo finansijskih sredstava za ispunjavanje svih obveza i dužnosti kako u administrativnoj tako i tehničkoj službi. U samoj Direkciji nedostajala je veterinarska i liječnička služba pa je u odnosu na Rijeku i Trst omjer tehničkog osoblja bio slijedeći:

Oblast	pravnik	inženjera	veterinara	liječnika	ribarskih stručnjaka
Trst	37	23	2	4	5
Rijeka	10	4	1	1	
Direkcija Split	3	9	/	/	1

Direkcija je s tako skromnim sastavom stručnog osoblja trebala sredinom 20-tih godina kontrolirati oko 3.000 plovnih objekata s približno 130. tisuća BRT., što se vremenom povećavalo, ali ne i kvalificirano stručno osoblje u stručnim službama Direkcije. Ona je bila i dosta birokratizirana sa znatnim činovničkim osobljem. Stoga je i u 30-tim godinama raspravljano o reorganizaciji Direkcije i potrebama većeg financiranja njezinog djelovanja, izvršeno je i nekoliko manjih zahvata u njezinu organizaciju, ali bez bitnijih promjena. Zagrebačka TOK, koja je imala i svoje Pomorsko odjeljenje te

je u više navrata i rezolucija tražila tri pomorske oblasti sa sjedištima u Sušaku, Splitu i Dubrovniku, koja bi pokrivala tri "odjelita pomorsko-privredna područja" i bila samostalna. Također je tražen posebni "ministarski resor ili protektorat, te da se do ostvarenja ovog postulata prenese pomorstvo u nadležnost Ministarstva trgovine i industrije i tamo ustroji za pomorstvo posebno odjeljenje."¹ (Izvještaj iz 1333/34)Ministarstvo saobraćaja, iako je tražilo od komore mišljenje, nije navedene prijedloge prihvatilo, jer su zasijekali u širu reorganizaciju državne uprave i cjelokupnog saobraćaja kako pomorskog tako i riječnog i željezničkog, te tražilo ujedno i njihovo međusobno usklađivanje. Reorganizaciju Direkcije, otežavao je i nedostatak pomorskog zakona, koji je stalno bio samo u nacrtu, pa su do kraja među ratnog razdoblja primjenjivane neke odredbe još iz vremena austro-ugarske administracije, a ni nove uredbe nisu često poštivane i primjenjivane. Tako je na primjer na konferencije TOK zagrebačke i splitske zahtijevano povezivanje Trgovačko-pomorskog vijeća, što je još ustrojstvom Pomorske oblasti bilo predviđeno,; ono je 1923.doista i ustrojeno, ali samo za pomorske nezgode, i nije se više nikada ni sastajalo, usprkos opetovanih zahtijeva pomoraca. U Jugoslavenskom pomorcu iz 1938.upozorava se upravo na neusklađenost u poslovanju pomorstva:"Brodovlasnici rade na jedan kraj, privrednici u lukama na svoj način, izvoznici opet na svoj. Svima su pak interesi isti i svi teže za postignuće iste svrhe. Njihovo odijeljeno nastupanje slabi njihovu djelatnost, a često puta i onemogućuje svaki uspjeh. Kod Direkcije pomorskog saobraćaja imalo bi se osnovati savjetodavno tijelo koje bi sačinjavali ljudi spreme i znanja, koji mogu o pomorskim pitanjima dati stručna i objektivna mišljenja...Pomorska politika mogla bi se tako najbolje uskladiti s našom prometnom politikom na kopnu, a od tuda proizišli bi opće korisni rezultati..U vezi s postavljanjem pomorskog savjeta nameće se nužda i reorganizacije pomorske uprave.»² Također nije osnovan ni pomorski

¹ Izvještaj TOK iz 1933/34

² Jugoslavenski pomorac 1938 br.6-7

savjet, nije donesen ni pomorski zakon, niti je reorganizirana pomorska uprava, već je 1938. Ministarstvo saobraćaja obznanilo Uredbu o lučkom radu i pomorskim lukama, kojom su bili uređeni odnosi u lukama s obzirom na neke poslove i trgovinu ribom.

Pomorski zakon nije izrađen i objavljen ni do kraja međuratnog razdoblja pa je vladalo zakonodavstvo iz vremena državne zajednice Austro-Ugarske, koje se u pomorstvu oslanjalo na Code Napoleon iz 1807. te Ordonnance de la Marine iz 1681, koje su prenesene u austrijski zakon, i u njima se uopće ne spominju parobrodi. Neke uzance tih zakona su primjenjivane i u međuratnom razdoblju, a neki konkretni propisi, koji su bili neophodni za svakodnevno poslovanje, obznanjivani su ad hoc pojedinačnim Uredbama bilo na državnoj ili oblasnoj razini. Nedostatak pomorskog zakona onemogućio je sagledavanje i rješavanje problema pomorstva u cjelini i njegovim pojedinačnim segmentima.

ODRŽAVANJE MALE OBALNE PLOVIDBE ILI KABOTAŽE I NJENO FINANCIRANJE

Potpora državne administracije pomorstvu očitovala se najviše u subvencioniranju i sufinanciranju kabotaže ili male linijske plovidbe. U vrijeme austro-ugarske državne zajednice u hrvatskim zemljama je cijela linijska velika i mala plovidba po Jadranu i Sredozemlju bila podijeljena između brodarskih poduzeća tih država i od njihovih vlada subvencionirana. Austrijski Lloyd sa sjedištem u Trstu održavao je kabotažu po Istri i Dalmaciji, a poduzeće Ungaro-Croata, sa sjedištem u Budimpešti, održavalo je kvarnersko područje. Dubrovačka plovidba i parobrodsko društvo

Dalmatia-osnovano 1903. fuzijom nekoliko srednje i sjeverno dalmatinskih parobrodskih društava, održavala su kabotažu po dogovoru s tršćanskim Lloydom. Ta četiri društva bila su subvencionirana od austrijske i mađarske vlade i održavala kabotažu po dogovoru; Lloyd brze pruge Trst-Dalmacija-Albanija, Ungaro-croata kvarnersko područje. Dubrovačka plovidba prometala je po južnoj Dalmaciji, a "Dalmatia" male linije po sjevernoj i srednjoj Dalmaciji te liniju Trst-Metković.

Poslije rata i uslijed promijenjenih državnih granica izmijenjeni su i odnosi i uvjeti održavanja kabotaže. Budući da su Istra i Rijeka s nekoliko kvarnerskih otoka te Zadar pripali Italiji, to su talijanska parobrodarska društva nastojala preuzeti linije na Jadranu koje je držao tršćanski Lloyd. Ungaro-Croata je pak nacionalizirana. Jugoslavenska vlada je ipak uspjela dogovoriti se s talijanskom da po jugoslavenskoj jadranskoj obali kabotažu obavlja brodovlje jugoslavenske zastave. Vlada je potaknula fuziju nekoliko malih parobrodarskih društava oko Ungaro-Croate, čiji su brodovi djelomice pripali Državi SHS, i osigurala novo nastalom brodarskom društvu «Jadranska plovidba d.d.» 90 posto unutarnjeg prometa po hrvatskoj, odnosno jugoslavenskoj, jadranskoj obali. «Jadranska plovidba» imala je u vrijeme fuzije 85 parobroda nosivosti 30.000 BRT: Samo 3 preko 1000 BRT, 18 između 500 i 1000 i većinu između 100 i 500 BRT. Polovina tih parobroda bila je građena do 1900. njih 30 u prvom desetljeću XX st. i samo 13 u drugom, što znači da je samo polovina flote bila sastavljena od novijih brodova. To je bilo najveće jugoslavensko, odnosno hrvatsko parobrodarsko društvo i održavalo je 95.posto kabotaže po hrvatskoj obali. «Jadranska plovidba» je bila subvencionirana od Ministarstva prometa tako da je redovnoj linijskoj službi isplaćivana tzv. milijarina po prevaljenom putu na račun održavanja poštanskog prometa i ostalih usluga neophodnih za održavanje javne vlasti, a time su namirivani i gubitci

u prometu ljudi i roba. Do 1926. uspostavljeno je 48 redovnih parobrodskih linija za vezu između kopna i otoka, odnosno priobalnih mjesta, i 5 redovnih linija između većih jugoslavenskih luka i drugih jadranskih luka u Italiji, Albaniji i Grčkoj i te su linije bile subvencionirane.

Nužnost udruživanja shvatila su i dalmatinska sitna broderska poduzeća, kako zbog konkurencije Jadranske plovidbe kao i međusobno konkurencije, tako i zbog većih mogućnosti dobivanja subvencija, pa su 1925., uz podršku splitske TOK, odlučila ujediniti se u jednu korporaciju pod imenom "Udružena obalna plovidba" i zajednički istupati sa svojim zahtjevima. «Jadranska plovidba» zadržala je svoju prevlast, posebno na gornjem Jadranu, te je imala 39 redovnih linija, «Dubrovačka plovidba» na tri linije, zatim mala srednje dalmatinska poduzeća «Kaštelanska plovidba», «Poljička plovidba», «Korčulanska i plovidba Hum» po jednu liniju, a na južnom Jadranu i Boko Kotorsko poduzeće "Boka" na 5 linija.³ Sva su ta parobrodarska poduzeća bila subvencionirana te je na taj način uspostavljena linijska plovidba duž cijele jadranske obale i povezani otoci s kopnom i međusobno. Tako organizirana ostala je jadranska jugoslavenska, odnosno hrvatska, kaboraža do kraja međuratnog razdoblja. Međutim, subvencije su neredovito isplaćivane i u 30-tim godinama je ustaljena tako da je od 50 miliona godišnje «Jadranska plovidba» dobivala 30, a drugo ostala društva. Te su subvencije obvezivale parobrodarska društva da u narednom razdoblju obnove svoju flotu s 24 nova parobroda određenih tipova i u tom smislu je sklopljen 1929. ugovor između parobrodarskih društava i državne uprave. «Jadranska plovidba», koja je održavala 95 posto kabotaže, bila je obvezna nabaviti 13 novih brodova sa 7.000 BRT.

Usprkos znatnih financijskih poteškoća i često pasivnih bilanci, zbog nerentabilnosti mnogih linija i uz skromnu državnu pomoć, mala

³ Jugoslavenski pomorac, 1926, br 6

obalna plovidba ili kabotaža održavala je većinu plovnih linija i uz to povećala svoju flotu, što je kao veliki poslovni uspjeh istaknuto u Jugoslavenskom pomorcu iz 1940. slijedećim riječima: «U maloj plovidbi, koja vrši redovnu službu duž naše obale i između otoka, zaposlene su 92 jedinice. Od toga 52 jedinice sa 21.676 BRT pripadaju Jadranskoj plovidbi, 13 s 6.801 BRT Dubrovačkoj plovidbi i 15 s 1.665 BRT Zetskoj plovidbi. U toj pomorskoj grani ne samo što smo održali stanje naslijeđeno od bivše Austro-Ugarske monarhije, nego smo ga i razmjerno znatno unaprijedili. Zato se naša obalna plovidba i u pogledu tipova brodova može povoljno usporediti sa sličnim organizacijama i u najnaprednijim stranim zemljama. I to je sve postignuto s relativno vrlo skromnom državnom pomoći." Do kraja 20-tih bruto tonaža jugoslavenskih pomorskih parobroda utrostručena je u odnosu na početak tog desetljeća te je iznosila 350 tisuća BRT. Ako se usporedi s brojem brodova pokazuje se da su to bili manji brodovi, a takvi su odnosi ostali u 30-tim godinama usprkos povećane tonaže i broja brodova.⁴

PROMET BRODOVA U JUGOSLAVENSKIM I HRVATSKIM JADRANSKIM LUKAMA.

Godina	na jedro		na paru		ukupno	
	br.brodova	BRT	br.brodova	BRT	brodova	BRT
1922	6,483	270	43,887	6,772	50.370/	7,043
1925	5,648	221	56,813	9,246	62,461	9,467
1930	9,095	372	87,379	15,604	96,474	14,976
1935	11,487	408	84,813	17.990/	96.300/	18,399
1939	13,526	471	84,229	17,944	97,755	18,416

⁴ Pomorski godišnjak za navedene godine

PUTNIČKI POMORSKI PROMET

Jugoslavenska, odnosno hrvatska, mornarica bila je po tonaži brodovlja uglavnom trgovačka i sastavljena od velikih, teretnih brodova, a prijevoz putnik ili kabotažu vršili su maji brodovi raznih vrsta. Godine 1923. u maloj obalnoj plovidbi, odnosno kabotaži, koja je uglavnom prevozila putnike, bilo je uposljeno 92 parobroda, što je bilo oko 40 posto ukupnog broja brodovlja, ali samo s 21 3RT, prema 130.000 sveukupne mornarice. Kasnije ta je razlika još povećana. U kabotaži je bilo raznovrsnih brodova od jedrenjaka do parobroda; najviše su korišteni manji parobrodi i trabakuli, zatim braceri i drugi brodovi i veći čamci pa i jedrenjaci. Ukupno je bilo krajem 20-tih godina u maloj obalnoj plovidbi 355 raznovrsnih brodova s približno 22.000 BRT i 2.300 mornara, najviše u splitskom okružju-304. Iz Splita su svakodnevno isplovljavali brodovi raznih vrsta i veličina za otoke u 12 pravaca-lateralnih linija, te 13 usporednih linija za priobalne luke. Putnički promet brodovima se odvijao duž cijelog jugoslavenskog dijela jadranske obale od Sušaka do Meljine u Boki kotorskoj i potpadalo je pod upravu Direkcije za pomorstvo u Splitu. Redovni pomorski putnički promet na tom dijelu Jadrana proveden je 1929 i 1939. na linijama kako pokazuju tablice.⁵

Redovne pomorske linije na Jadranu 1929		1939
Glavne pruge	brza putnička i teretna b.p. 3 linije	Sušak-Split-Kotor bp.1 Sušak-Hvar-Kotor bt.1 Sušak-Vis-Kotor pt 1
Sušak- Kotor- Split-DubrovnikKotor b.p. Split-Dubrovnik-Kotor- isto	r b.p.	
Sušak-Makarska-Kotor p.t.	tor-t.p.ip	Sušak -Dubrovnik2 pt.1
Sušak -Vis-Kotor-	p.t.	Sušak-Metkovi-Ulcinj pt.1 Kotor-Dubrovnik- Split Bp. 1
Sušak-Sali-Metković b.p. Sušak-Preko-Metković b.p.	t.p. t.p.	Split-Dubrovnik-Kotor bp.1
Pruge u sušačkom pomorskom okružju		1939
Senj-Sušak- sezonska	Ka i t.p i sezonska	Rab-Sušak bp 7
Rab-Sušak- sezonska	a t.p.	Sušak-Rab-Obrovac pt2 Sušak-Senj-Pag pt 15 /2- DZ
Sušak-Pag-Obrovac	p.t	

⁵ Pomorski godišnjak , n.dj. za 1929 str.76 i d. za 1939 isto 106 i d.

Sušak-Pag-Obrovac
Sušak-
Pag t.p.
Sušak-Rab-Olib- t.p.
Sušak-Vrbnik t.p
Sušak-Bakar- t.p.
Sušak- Aleksandrovo t.p.

Sušak-Rab-Olib-pt 3
Vrbik-Sušak pt6
Aleksandrovo - Sušak pt 6

Pruge šibenskog okružja

1929	1939
Šibenik-Preko p.t	Preko-Šibenik pt.1
Šibenik-Olib p.t	Olib-Šibenik pt.2
Olib-Preko p.t.	Olib-Preko pt.2
Šibenik-Sali t.p.	Sali-Šibenik pt.2
Šibenik-Skradin t.p.	Sali-Preko pt.2
Šibenik-Žirje t.p	Šibenik-Kaprije-Žirje pt.3
Šibenik-Tijesno t.p.	Pirovac-Tijesno-Šibenik pt.16 zimi 4
Šibenik-Rogoznica t.p.	Rogoznica-Šibenik pt. 16 zimi4
Šibenik-Pag-Obrovac t.p.	Šibenik-Pag-Obrovac pt.1
Šibenik-Rab p.t.	Šibenik-Nin-Preko pt.1
Šibenik-Preko-Obrovac t.p.	Preko-Nin-Biograd n/m pt.1

Pruge na splitskom okružju

1929	1939
Pruge na splitskom okružju	
Split-Metković b.p.	1 Split-Metković- pt 7
Split-Brač-Metković b.t.	Split-Brač-Metković pt 2
Split-Jelsa-Metković p.t	Split-Jelsa-Metković pt. 2
Split-artin	Sumartin-Split pt 6
Sumartin p.t.	/
Split-Vrboska p.t.	Vrboska-Split pt.4
	Komiža-Vis-Slit pt.4
Split-Vis-Komiža t.p	Starigrad-Split pt.4
Split-Šolta- Starigrad t.p.	Drvenik-Trogir-Split pt.6
Split-Hvar-Vela luka t.p.	Sučurac-Poljudpt.28 Split-Omiš pt.6
Split-Maslinica -Druivenik t.p.	Maslinica-Trogir Split pt 16
Split-Kaštela-Trogir p.t.	
Split- Omiš- Makarska t.p.	
Split- Sučurac	

Dubrovačko pomorsko okružje

1929	1939
Dubrovnik-Ston Velii p.t	Dubrovnik-Vela luka pt.1
Trpanj-Makarska pt.	Ston-Dubrovnik pt. Dubrovnik-Ston pt.1
Metković-Trpanj-Ston p.t.	Cavtat-Dubrovnik pt.7
Trpanj-Metković b.t.	Korčula-Rečište-Prigradica pt.6 zimi 4
Korčula-Račišće- Orebić t.b.	Korčula-Orebić pt.5 zimi 4
Korčula-Prigradica b.t.	Korčula-Trstenik pt
Korčula- Metković b.p.t 1	Vela luka-Hvar-Split pt. 3 Zimi 2
	Trpanj- Makarska- p.t 6 zimi 4

Metković-Trpanj- Ston mali
 pt.2
 Trpanj -Metković pt.1 Vela luka- Metković

promet s inozemstvom	inozemstvom	
Metković- Trst	Trst	p.t
Metković-Venecija		p.t.
Sušak-Patras		t.p.
Kotor- Dubrovnik-Trst b.t.		b.p. (2)
Dubrovnik-Trst		b.p.(2)
Dubrovnik-Bari b.p.		2 linije

Do 1939 povećane su u dubrovačkom okružju još 4 linije: Vela Luka-Hvar-Split, preuzeta od Šibenske kapetanije, te nekoliko lokalnih linija koje su povezivale mjesta u priobalju i otocima, zbog nedostataka cesta. Slično je bilo i u drugim okružjima. Sve je te pruge održavala subvencionirana Jadranska plovidba ili u dubrovačkom području Dubrovačka plovidba. U putničkom prometu na tim linijama prevezen je slijedeći broj putnika:⁶

Putnički saobraćaj	1939	Gustoća u %
Domaće pruge		putnika
Glavne pruge duž cijele obale	101649	0.43
Pobočne pruge u pom.okružju		
Isto Sušak	410.779	2.56
Isto Šibenik	178.429	1.23
Isto Split	519.776	1.53
Isto Dubrovnik	97.675	1.97
Isto Kotor	129.638	1.35
Redovne pruge s inozemstvom	144.751	0.49

po zastavama	prispjeli	otputovali	ukupno
Jugoslavenska s tuzemstvom	1072425	1009576	2082001
Inozemna	11941	8550	20491
talijanska	10414	10461	20875
Ukupno	1094780	1028587	2123367

Veliku fluktuaciju raznih zastava, odnosno stranih brodova pokazuju

⁶ Pomorski godišnjak za 1939

izvještaji o prispijeću i odlasku brodova iz hrvatskih luka. Tako je u 30-tim godinama godišnje uplovljavalo i isplovljavalo brodova 15-18 zastava koji su plovili Sredozemnim morem. Među njima je najviše bilo talijanske zastave-17 posto i albanskih, ali i ostalih koje su plovili kroz Sueski kanal, posebno prema svojim kolonijama ili maloazijskim zemljama, i među njima engleskih francuskih, njemačkih norveških i drugih u manjem broju. Dakako najviše brodova pristajalo je pod jugoslavenskom zastavom, njih 79 posto, a to su bili manje-više brodovi hrvatskih prijevoznika. Tim su razmjerima bile primjerene i tonaže tih brodova. Pri tome je značajno da je broj parobroda u 20-tim i 30-tim godina razmjerno povećavan, ali je još krajem 30-tih bio u prijevozu znatan broj jedrenjaka. Dapače od 1930-1939 njihov je broj povećan približno od 10 tisuća na 13 tisuća, a razmjerno im je povećana i tonaža. Parobroda je bio upola manje, ali su imali dvostruku tonažu. Takvi su odnosi bili određeni i veličinama luka u koje su uplovljavali, pa je jedrenjaka bilo najviše u lukama srednjeg i južnog Jadrana, zbog konfiguracije luka, kako priobalnih tako i otočkih. Jedrenjaka je bilo i u većim lukama kao na primjer u Dubrovniku, Hvaru, Bari, Korčuli, Kotoru i Splitu. Dapače u tim lukama je tijekom 30-tih povećan pa i dvostruko broj jedrenjaka, ali često s rezervnim motorima. Ipak su jedrenjaci do kraja 30-tih godina uglavnom činili jednu trećinu brodovlja u odnosu na ukupan broj plovila u jadranskim lukama⁷

Osim ovih subvencioniranih linija bilo je pod kraj 20-tih godina i 10 djelomice subvencioniranih mješovitih robno-putničkih linija koje su osim Jadrana zahvaćale i cijelo Sredozemno more, pa i izvan njega. U hrvatskom dijelu Jadrana, - u tom je prijevozu bilo zahvaćeno šest luka. To su bile slijedeće linije:⁸

Jadranska plovidba

⁷ Pomorski godišnjak za 1939 godinu

⁸ Izvještaji zagrebačke Trgovačko obrtničke komore, 1927

1.Sušak-Trst-Pirej-Solun

2.Jadran-Solun-Carigrad-Dunav

Oceanija:

3.Jadransko-Egejsko more-Carigrad

4.Jadransko-Egejsko more-Carigrad-Crno more

5.Jadransko-Sredozemno more-Maroko-Kanarski otoci

Dubrovačka plovidba

6.Sredozemno more

Na ovih ukupno 50 prijevoznih pomorskih linija za putnički i djelomice robni promet i obrnuto prometovali su brodovi nekoliko parobrodskih poduzeća: Jadranska plovidba,,koja je pokrivala 43 linije, Dubrovačka plovidba 4 linije i Obalna korčulanska plovidba "Hum" s 3 linije. U kombiniranoj maloj i velikoj obalnoj plovidbi po Sredozemlju, Jadranska plovidba i Dubrovačka plovidba imale su približno jednaki broj linija, a Oceanija je pokrivala gustom mrežom linija cijeli jugozapadni Mediteran, najviše s robnim teretom i samo djelomice i putničkim. U 30-tim godinama je zbog gospodarske krize smanjen broj subvencioniranih linija u velikoj obalnoj plovidbi, pa i putnički promet na hrvatskim brodovima tim linijama, jer je bio nerentabilan.

Lučkih pristaništa za putnički promet bilo je u svim kapetanijama, koje su brinule o prometu brodova na svojem području, o sigurnosti putnika, svjetionicima i ribarima. U drugim mjestima u kojima su putnički brodovi pristajali obično su bili samo prihvatni molovi za sve vrste brodova. Ovako razgranatom mrežom putničkog prometa omogućena je cirkulaciju ljudi i roba za njihove potrebe, poštanska, liječnička i sudsko-policijska služba, jednom riječju normalno funkcioniranje života stanovnika otoka i priobalja.

Kabotažu između hrvatskih i talijanskih luka održavalo je nekoliko talijanskih brodova. Po hrvatskim jadranskim otocima i priobalju kabotažu su održavala uglavnom tri subvencionirana društva: Jadranska plovidba, Dubrovačka plovidba i Zetska plovidbe po Boki kotorskoj. Putnički promet bio je uglavnom nerentabilan i zato je morao biti subvencioniran. Iako su spomenuta prijevoznička društva imala ugovor s državnom administracijom o subvencioniranju putničkog prometa, subvencije su često kasnile, povećanje troškova nije ugovorno ugrađeno pa su ta društva često poslovala s pasivom.

Ipak promet putnika bio je vrlo velik, jer su to često bile jedine veze ne samo otočana s kopnom već i priobalnih mjesta zbog nedostatka cesta na tim područjima. Usprkos navedenih poteškoća u financiranju prevoze putnika navedena društva primjerno su organizirala i održavala putnički promet.

VELIKA I DUGA LINISKA PLOVIDBA I UVJETI NJENOG POSLOVANJA

Sukladno svojim pomorskim tradicijama Hrvatsko pomorstvo bilo je orijentirano prema sredozemnom i svjetskom prijevozu roba i trgovini. U vrijeme Austro-Ugarske državne zajednice uglavnom su velika linijske kao i duge plovidbe održavale Austrijski Lloyd i Ungaro-Croata te nešto Dubrovačka plovidba. U međuratnom razdoblju domaća parobrodska poduzeća dobila su veće mogućnosti samostalnog uspostavljanja dugih i velikih plovniha linija pa je do 30-tih godina dvije trećine domaće flote plovilo Mediteranom i Atlantskim oceanom te drugim morima. U tom prijevozu sudjelovala su sva veća domaća parobrodska poduzeća: Jadranska plovidba, Oceanija i Dubrovačka plovidba, a od 1924. novoosnovano društvo Jugoslavensko-amerikanska plovidba osnovana od hrvatskih iseljenika iz Južna Amerike, koje je odmah otvorilo liniju s tim kontinentom.

Do kraja 20-tih godina uspostavljena je u velikoj plovidbi slijedeće linije:

1 .Sušak-Solun-Smirna - «Jadranska plovidba»

2.Jadran-Jonsko otočje-Kandija -«Jadranska plovidba»

3. Jadran-Egipat-Palestina-Sirija-Anadolija-Grčka-«Dubrovačka plovdba

4. Jadran-Levant- «Oceanija»

5. Jadran sredozemno more-Alžir-Maroko-Kanarski otoci-«Oceanija»

6. Jadran-Sredozemno more-Maroko-Kanarski otoci-«Oceanija»

7. Sušak-Buenos Aires-Rosario st. Fe-Jugoslavenski Yloyd

Jugoslavenska parobrodska društva otvarala su linije po svim morima i uz vlastite snage i ti napori domaćih pomorskih kompanija komentirani su 1929. u Jugoslavenskom pomorcu 1929 slijedećim riječima.»Da se našoj trgovini otvore neki od tih putova doprinijelo je već do sada najviše naše nacionalno brodarstvo koje je na svoj vlastiti rizik uvelo neke redovite pruge u velikoj obalnoj i dugoj plovidbi... Ta redovita služba koju već nekoliko godina vrše naša parobrodska društva na vlastiti rizik bez naročite pripomoći od strane države pokazala je do sada izvanredne rezultate u pogledu jačanja i snaženja naše trgovačke ekspanzije...»

Sve su pomorske države subvencionirale svoje pomorstvo pa i brodarske linije a jugoslavenska državna administracija je morala uz subvencije kabotaže potpomoći i druge plovne linije. U 20-tim godinama oko tih subvencija su postojale dileme i problemi zbog više razloga. Uz nedostatak novca za sve potrebe, problem je bio i u prioritetima te izvoznim orijentacijama. Potpora kabotaži je bila ne samo ekonomska već i politička i socijalna nužnost, a izvozna trgovina je imala više vrsta prijevoza i smjerova. Trebalo je stoga uskladiti interese kopnenog i vodenog prijevoza roba;, ali i smjerova, kretanja prometnica. Naime, istočni dio zajedničke države bio je više orijentiran na dunavsku plovidbu te izvoz preko solunske luke, a hrvatsko gospodarstvo uz pomorstvo preko hrvatskih jadranskih luka, pri čemu su nastojali privuci i srednjoevropski tranzit te izvoz iz slovenskih pokrajina. Ta je dilema postojala cijelo međuratno

razdoblje. Ipak problem morskog prijevoza, i pomorstva, zbog njegove važnosti za cijeli zapadni dio države a to znači pogotovo za hrvatske pokrajine, trebalo je potpomoći o čemu govori i ministar saobraćaja u svojem ekspozeu o državnom budžetu 1925/7. slijedeće: "Ali uz uređenje našeg pomorskog saobraćaja trebalo je misliti na to da se pomaže i dalje Jadransko pomorstvo. Doduše mi imamo brodove veće tonaže koji u tako zvanoj slobodnoj plovidbi plove po oceanima, ali ta plovidba nema redovitih linija, već po prirodi svoga posla. Želimo li mi da za naš izvoz i uvoz zaposlimo naše brodove, treba stvoriti mogućnosti da dotična putovanja budu stalna, da trgovina stvori stalne veze i da se dokaže da vlastitim sredstvima znamo prokrčiti put u svijet. Ukazala se ja stoga potreba da se uspostave stalne veze i smeđu naših trgovačkih, luka i onih Crnoga i Sredozemnoga mora. Za sada je uvedena jedna takva veza od Sušaka do Soluna, koja dotiče sve znatnije usputne luke Albanije i Grčke, a proučava se mogućnost takvih linija za Egipat i dalje, svugdje gdje ima sigurnosti za plasman naših proizvoda. U tu svrhu će se dati pomoć u vidu miljarine i potpora za obnovu i povećanje potrebne tonaže, kad. sredstva budu odobrena. Iako je do sadašnja pomoć indirektna i direktna bila skromna, ipak je postignut od 1921. do 1925. lijep rezultat, jer je naša brodska tonaža poskočila od 115.000 BRT, što smo dobili sporazumom, na 130.000, dakle za čitavih 65.000 RT. To je također umanjilo nezaposlenost pomoraca".⁹ Subvencije je dobila kabotaža odnosno Jadranska plovidba, koja je održavala i neke velike linijske plovidbe, a ostali vrlo malo i neredovito.

U poslijeratnim godinama ,kao i u cijelom međuratnom razdoblju, i svjetsko je pomorstvo proživljavalo krizu prijevoza, jer u tijeku rata povećanu tonažu brodova nije poslije rata pratila i odgovarajuća količina tereta za prijevoz pa je jugoslavenska zastava po svim morima, pa i Mediteranu, imala veliku konkurenciju brodova drugih država. Gospodarska kriza s kraju 20-tih još je više u 30-tim zaoštrila konkurenciju među brodovima i sve države su dodjeljivale

⁹ navedeno

svojem pomorstvu veće ili manje subvencije pa je to morala i jugoslavenska vlada. U tu je svrhu 1930.godine sklopljeno više ugovora između vlade i brodarskih društava, velike i duge plovidbe. Jadranska plovidba uključena je u to tako da je dobila, subvencije i za linije s grčkim i turskim lukama, Oceanija za Sredozemno more Maroko i Kanarsko otočje, kasnije i za sjeverno-evropske linije, a Jugoslavenski Lloyd za južnu Ameriku, najprije samo za teretnu liniju, a kasnije i za putničku. Oceanija se pak obvezala da će u ugovorenom roku od 10 godina sagraditi dva nova parobroda, a Jugoslavenski Lloyd za prvih 5 godina 4 nova parobroda. Iako su te subvencije bile razmjerno male, ipak su bile velika pripomoć brodarskim društvima za održavanje stalnih veza hrvatskih jadranskih luka sa svjetskim morima i lukama, što je imalo značajnu ekonomsku, socijalnu, ali i političku važnost i značaj. Tim su sredstvima najviše pokriveni gubitci u putničkom prometu i nedostatku tereta.

Hrvatskom pomorstvu najvažniji je bio promet s Levantom. Pod kraj 20-tih godina na relaciji Jadran-Levant saobraćala su 4 velika parobrodarska društva-tri talijanska i jedno jugoslavensko, odnosno hrvatsko- Dubrovačka plovidba. Stalnu vezu sa Levantom održavala su dva broda na relaciji Gruž-Aleksandrija i Port Said(Egipat), Jafa i Kaifa u Palestini i Tripolis u Siriji, Mesina u Maloj Aziji i natrag preko Cipra i Pireja u Gruž. Plovidba je trajala dva mjeseca i tako raspoređena da je svakog mjeseca jedan brod Dubrovačke plovidbe navraćao u navedene luke, donosio terete i usput preuzimao druge. Dvozili su uglavnom cement, a odvozili duhan, južno voće, šećer i drugo za talijanske prijevoznike i luke pa je brod od Gruža produžio plovidbu do Trsta uz pristajanje u Splitu te se tim putem i vraćao. Na taj je način dubrovačka plovidba sa svoja dva brodu povezivala naj-sjeverniju, odnosno najzapadniju, jadransku luku s naj istočnijim, odnosno jugoistočnim lukama Mediterana s Levantom.

Jadranska plovidba morala je voditi oštru konkurenciju s

nadmoćnijim talijanskim brodarskim društvima, a istovremeno je ovisila o prijevozu tereta u talijanske luke. U 30-tim godinama je konkurentska borba bila još žešća i bez državnih subvencija nisu mogli opstati. U 30-tim je Jadranska plovidba, koja je ranije produžila svoju liniju od Sušaka-Kandija-Pirej i Solun do Smirne, morala je 1937. ukinuti svoju vezi s Levantom, a Jugoslavenski Lloyd uspostavljenu putničko-teretnu liniju s Palestinom i Egiptom. Ove su pruga ukinute, usprkos njihovoj važnosti za izvoznju trgovinu, jer je izostala državna subvenciji.

Jadranska plovidba je uz kabotažu obavljala i veliku linijsku plovidbu po zapadnom Mediteranu i održavala sa dva broda liniju Sušak-Split-Gruž-Patras-Korintski kanal-Pirej-Valos-Solun-Smirna i povrat preko Pireja u Trst-Sušak. Plovidba je trajala približno mjesec dana i jedan brod Jadranske plovidbe prolazio je tom linijom dva puta mjesečno. Osim te duge linije, Jadranska plovidba je održavala još dvije linije s dva broda do Krfa i Patrasa i još dva na Liniji Dalmacija-Kalamata -Kreta i natrag, ali ih nije mogla dugo održavati.

Parobrodarsko društvo Oceanija održavalo je veliku oceansku plovidbu sa svojih osam brodova nosivosti 21.957 BRT uglavnom vlastitim snagama. Ona je održavala liniju do Kanarskih otoka uz svraćanje u luke sjeverne Afrike-Maroko-Valencija, pri čemu je imala jaku konkurenciju u talijanskim i grčkim brodarskim poduzećima. Sredinom 30-tih imala je liniju sa sjeverno-evropskim lukama, održavanu također uglavnom vlastitim sredstvima.

Brodarsko poduzeće Jugoslavensko-amerikanska plovidba početkom 30-tih godina fuzioniralo se s Atlantskom plovidbom i postalo najveće i naj jače hrvatsko i jugoslavensko parobrodarsko društvo pod imenom Jugoslavenski Lloyd, te održavalo plovidbu redovnom linijom teretno-putničkom do Buenos Airesa, a prema potrebama i u drage argentinske luke. Za tu je liniju dobivalo izvjesnu državnu subvenciju, uglavnom za pokriće pasive u prijevozu. Do fuzije Atlantska je plovidba s najvećom tonažom brodova održavala više linija duge plovidbe, ali je

pod kraj 20-tih zapala, u poslovne poteškoće i nastavila djelovati u novom poduzetu Jugoslavenskom Lloyd. Do kraja 30-tih godina uspostavljena je mreža trgovačkih linija u osam smjerova prema slijedećim lukama:¹⁰

- 1.Četrnaest dnevna putničko-teretna pruga iz Jadrana u Aleksandriju i među luke (Jugoslavenski Lloyd)
- 2.Mjesečna trgovačka pruga Jadran -Južna Francuska-Sjeverna Afrika(Oceanija)
- 3.Mjesečna trgovačka pruga Jadran-Malta-Sjeverna Afrika-Maroko (Oceanija).
- 4.Petnaest dnevna trgovačka pruga Jadran-Tunizija-Alžirija (usputne luke Oceanija)
- 5.Petnaest dnevna trgovačka pruga Jadran-sjeverna Evropa(London-Amsterdam-Rotterdam-Anvers)-Oceanija)
- 6.Mjesečna trgovačka pruga Jadran-Južna Amerika (Jugoslavenski Lloyd)
- 7.Sedmična putničko-teretna pruga Jadran-Pirej (Jadranska plovidba)
- 8 .Mjesečna trgovačka pruga Jadran-Aleksandrija (ALCESU9
- 9.Mjesečna putničko-teretna pruga Jadran-Grčka-Turska-Rumunjska-Bugarska (Zetska plovidba)

Velika linijska plovidba je bila posebno važna za tranzitni prijevoz roba. Uspostavivši parobrodsku liniju sa Španjolskom, Oceanija je uspjela preuzeti dio tereta drva, koji je ranije prevožen preko riječke luke, a koja je tada bila u drugoj državi. Time je izvoz drveta iz hrvatskih pokrajina pomalo skretao prema sušačkoj luci, koja je tako uvrštena u svjetska tržišta drvetom. Brodovi Oceanije na svojem putu za Kanarske otoke skretali u španjolske luke i dovozili u njih drvo, a iz španjolske robu za tranzit prema Podunavlju i srednjoj Evropi. Duga i velika plovidba su ovisile o tranzitnom prijevozu roba i za njih je bio važan prodor u srednju i istočnu Evropu oko čega su

¹⁰ Jugoslavenski pomorac, 1937, br9, Pomorski godišnjak,1938-9

morali podnositi oštru konkurenciju svih jadranskih i mediteranskih brodarskih poduzeća. Taj je prijevoz donosio i najviše dobiti, pa je stoga bila oštra konkurencija među brodarskim poduzećima. A da se dobije tranzitna roba za prijevoz bilo je potrebno imati dobro uređen i koordinirani kopneni prijevoz te luke koje će moći zadovoljiti uvjete pretovara i ostalog uz to vezanog. Stoga je velika i duga plovidbi bila ekonomski ovisna o državnoj pomoći i njezinim subvencijama u nizu segmenata prijevoza, a ta je koordinacija i pomoć bila nedostatna. O tim se problemima raspravlja u Jugoslavenskom pomorcu cijelo međuratno razdoblje pa i pod kraj 30-tih godina kada je u navedenom listu 1939. konstatirano slijedeće:« Naša domaća broderska društva mnogo su doprinijela emancipaciji naše izvozne i uvozne trgovine od stranih zastava, pak bi trebala država da ih pomogne u daljim njihovim nastojanjima. Doprinosi države u tu svrhu nisu nikada naročite žrtve, jer bez dobro razvijenog pomorskog prometa između domaćih i stranih luka nije moguće ni zamisliti stalnost izvoza i proširiti ga na veliki broj bližih i daljih tržišta. Zadatak je zdrave privredne politike da se izvozna djelatnost proširi u što više smjerova, jer samo tako lakše i sigurnije mogu se svladati krize, koje su posljedica raznih smetnji na pojedinim tržištima.» Kriza pomorstva u vezi s već započetim ratom nije sve do 1940 zahvaćala i Mediteran u većim razmjerima, kao atlantsku plovidbu, pa su hrvatski brodari mogli još te zadnje godine kriznih 30-tih nadati se intervenciji jugoslavenske državne administracije, što zbog nastalih okolnosti nije uslijedilo, bez obzira na opravdanost njihovih zahtijeva. Krajem 30-tih godina Jugoslavenska, odnosno hrvatska, mornarica imala je slijedeću flotu:¹¹

BRODARSKA PODUZEĆA 1.SIJEČNJA 1939. GODINE

ime poduzeća	broj parobroda po kategoriji plovidbe				ukupno	ukupna tonaža bruto	a u 1.000 Neto	nosivosti
	duga Plovidba	velika obalna	Mala Obalna	!				
Jugoslavenski Lloyd a.d. Split	19	/	!	19	110/	68	164	
Dubrovačka plovidba a. d.Dubrovnik	/		14	24	52	31	80	
Brodarsko a.d. Oceanija,Beograd	12	/	/	12	35	22	61	

¹¹ Pomorski godišnjak 1939/40

Jugoslavenska plovidba d.d. Sušak		5	/		/	5	27	16	42	
Slobodna plovidba Topić d.d.Sušak		6	/		/	6	25	16	44	
Prekomorska plovidba d.d.Sušak		5	/		/	5	25	15	42	
Jadranska plovidba d.d. Sušak	/			2	52	54	23	12	10	
Brodarsko poduzeća E.Matković,Split	3			3	/	6	16	9	24	
Atlantska plovidba d.d.Sušak		4	/		/	4	19	12	31	
Brod.pod. Kap.A.Babarović, Milna		3	/		/	3	8	4	12	
Brod.pod. F. Petrinović, Split		2	/		/	2	7	4	18	
Alcesu parobrod,d.s.o.j.,Orebić	/			2	"	2	5	3	8	
Ilirija d.d. za brodarstvo,Zagreb		1	/		/	1	4	2	7	
Slobodna plovidba d.s.o.j.Dubrovnik	k	1	/		/	1	4	2	7	
Jadran brodarstvo d.s.o.j. Sušak		1	/		/	1	4	2	7	
Jugosl komercijalna plovidba, Sušak	1		/		/	1	3	2	6	
Grgić parobrodsko d.s.o.j. Split				1	1	/	2	3	2	5
Marović parobrodarsko d.s.o.j. Omišalj	/			2	/	2	3	2	5	
Prvo dalmat. Trgovačko društvo s.o.j.Dubrovnik	1		/		/	1	1	1	3	
Brod.poduzeće M. Ferić, Split		1	/		3	4	4	2	7	
Plovidba Rad(Banaz i Ruso),Dubrovnik	1		/		/	1	4	2	7	
I.I.Bulić,brodovlasnik i pom.agent, Split	/			2	/	2	2	1	3	
Jugoslavenska oceanska plovidba d.d. Sušak		2	/		/	2	7	4	13	
Kvarner d.d. Sušak		1	/		/	1	1	0,7	2	
Spad splitsko parobrod.d.s.o.j. Split	/			1	/	1	1	0,9	2	
Zetska plovidba a.d. Cetinje		1		1	15	17	9	5	10	
7 vlasnika manjih brodova	/		/		8	8	0,4	0,1	0,3	
Sveukupno		81		14	92	187	413	251	629	

TRGOVAČKA ILI EKONOMSKA MORNARICA

Prijevoz raznih roba u svrhu trgovanja bio je uvijek sastavni dio pomorske privrede i do pojave parobroda roba je prevožena jedrenjacima, rasnih vrsta i veličina. Pronalaskom parobroda omogućen je brži i količinski veći prijevoz roba pa zbog toga dobiva veću važnost ne samo za priobalna područja već i kao dio tranzita kontinentalne trgovine. Uvoz i izvoz roba vodenim putovima, posebno morskim, omogućilo je razvoj industrija u mnogim zemljama, pa i hrvatskim, i onih industrija za koje nije bilo u njima sirovina kao na primjer pamučnih tkanina ili željeznih proizvoda i mašina itd.,jer se sirovina razvojem prometnih sredstava mogla dopremiti. Stoga su sve primorske zemlje podupirale pomorski promet kao i

izgradnju domaće trgovačke mornarice. Građeni su sve vrste brodova za trgovanje i prijevoz roba i putnika, ali i za sigurnosne potrebe zemlje.

U vrijeme državne zajednice hrvatskih zemalja unutar Austro-Ugarske, ekonomska mornarica je bila u vlasništvu austrijskih i mađarskih brodarskih društava. Trst i Rijeka bile su dvije tranzitne luke za srednju Evropu, i iz njih su robu prevozili brodovi duge i velike plovidbe robu po Mediteranu, s tim da su njihovi brodovi navraćali i u veće hrvatske luke po terete. Prijevoz roba po hrvatskim vodama, odnosno malu ili obalnu plovidbu, kako putničku tako i trgovačku, vozili su brodovi manjih domaćih brodarskih društava i ona je išla tradicionalnim putovima priobalja i Mediterana, prevozeći terete i sakupljajući ih od luke do luke.¹² Uz hrvatsko brodogradnju tu su trgovinu djelomice vodili i talijanski brodovi, s time da su i hrvatski brodovi zalazili i u talijanske luke, prevozeći za njih i iz njih razne terete. Trgovina i prijevoz Jadranskim morem bio je nakon propasti Mletačke republike slobodna.

Jadranskim morem u XIX i početkom XX stoljeća plovili su brodovi raznih vrsta od čamaca na vesla i jedrenjaka do prvih parobroda, a u međuratnom razdoblju i motornih brodova. Međutim zbog političkih razloga, koji su utjecali na gospodarsku zaostalost hrvatskih zemalja, i mehanizacija pomorstva je sporo napredovala, kako brodova tako i opremljenosti luka. Mehanizacija pomorstva otpočela je istom pred prvi svjetski rat osnivanjem nekoliko brodarskih društava koja su imala u svojoj floti i nekoliko parobroda, nastavljena je i u međuratnom razdoblju, upravo onda kad je svjetsko pomorstvo ušlo u dugotrajnu krizu. Naime, u tijeku rata znatno je povećana tonaža brodova svih zemalja posebno SAD (čak 5 puta). U prosjeku je svjetska tonaža povećana za 40 posto, a promet roba je poslije rata znatno smanjen tako da je porast iznosio samo upola porasta tonaže. Istovremeno su i cijene prijevoza samo neznatno povećane, zbog velike konkurencije prijevoznika. Stoga je i smanjen prihod za prijevoz roba, a

¹² Tradicija prijevoza tereta u hrvatskom pomorstvu bila je organizirana još od srednjovjekovnih oblika u tako zvanim dijelovima, što se može smatrati pretečom dioničarstva, s time da su u dijelovima ili dionicama sudjelovali svi u prijevozu pa i radnici mornari.

režijski troškovi povećani, što je izazvalo latentnu krizu pomorstva već krajem 20-tih a pogotovo početkom 30-tih, koja je potrajala raznim intenzitetom cijelo to desetljeće..U jugoslavenskom, odnosno hrvatskom, pomorstvu udio tonaže u odnosu na svjetsku bio je gotovo beznačajan. SAD i Vrljika Britanija s dominionima raspolagale su dvije trećine svjetske tonaže, a Jugoslavije je krajem 30-tih godina imala 0,04b posto svjetske tonaže parobroda i motornih brodova, odnosno 1/100 mornarice Velike Britanije 1/12 mornarice Italije. Osim toga i ta mala tonaža jugoslavenske, odnosno hrvatske, mornarice bila je sastavljena upola od starih i istrošenih brodova te starih tipova brodova. Zato je veći dio izvoza i uvoza za mediteranske i prekooceanske zemlje iz srednje Evrope pa i jugoslavenskih zemalja prevozili brodovi drugih zemalja, posebno talijanska mornarica. Hrvatskoj floti je nedostajalo brodova srednju tonaže, kakvi su bili prikladni za tadanje uvozno-izvozne potrebe i mogućnosti luka. Stoga je i cijelo međuratno razdoblje u hrvatskoj ekonomskoj mornarici ispunjeno naporima brodovlasnika i cjelokupnog gospodarstva izraženo u čestim apelima i rezolucijama Trgovačko-obrtničkih komora za stvaranjem domaće trgovačke mornarice, obnavljanjem i popunjavanjem brodovlja i zahtjevima za državnim subvencijama brodarstvu, kako bi bila konkurentna i mogla opstati među drugima.

U razvoju i djelatnosti hrvatske trgovačke mornarice mogu se razlučiti dvije etape: jedna u dvadesetim i druga u tridesetim godinama. U prvoj etapi u 20-tim godinama, koja se može smatrati za hrvatsko brodarstvo konjunktornom i vremenom izgradnje i povećanja tonaže, trgovačka je mornarica imala dvije osnovne značajke:1)da su brodovi veće tonaže bili u slobodnoj plovidbi i 2)povećanje tonaže i obnova brodovlja. Ovo drugo učinjeno je uglavnom do sredine 20-tih godina i 1927. u trgovačkoj mornarici sudjelovala su slijedeća hrvatska broderska poduzeća sa svojim lađama:¹³

Brodarska poduzeća 1926/7

Naziv poduzeća	sjedište	Godina Utemeljeno	u 1000 din		Brodarska tonaža		
			Dion.glavnica	Neto	Bruto	Nosivost	
Atlanska plovidba Ivo Račić	Račić a.d.	Split	1922	20.000/	39.960/	63.559	106.026

¹³ Izvještaj zagrebačke TOK za 1927.

Dubrovačka parobrod.plovidba d.d.	Dubrovnik	1909	?	?	?	?
Jugosl.amerikanska plovidba	Split	1924	.z.d.6.500/	30.647	48.280/	78.150/
Jadranska plovidba d.d.	Sušak	1922	isto12.000/	12.332	22.950/	16.771
Brodarsko a.d. Oceania	Sušak	1923	20.000/	13.664	21.825	21.825
Prekomorska plovidba d.d.	Sušak	1922	4.833	10.809	17.077	27.300/
Parobrodsko a.d. Progres	Sušak	1925	isto.1000/	8.794	13.966	22.800/
Ilirija d.d.	Zagreb	1925	4.000/	1.314	2.140/	3.800/
Slobodna plovidba Topić d.d.	Sušak	1926	isto 500/	3.558	5.580/	9.200/
Levant-brodarsko dr.s.o.j.	Šibenik	1924	240/	3.920/	6.462	10.800/
Brodarsko a.d. Boka	Kotor	1921	6,255	946	1.797	1.130/
Prvo dalmatinsko trgovačko društvo Dubrovnik	Dubrovnik	1907	910/	1.087	1.800/	2
Beton-građevno i plovidbeno dr.s.o.j.Split		1921	225	?	?	850/
Kaštelanska plovidba r.z.s.o.j.	Split	1911	2.000/	107	224	25
Obalna plovidba Hum	Korčula	1915	400/	70	165	130/
Makarska plovidba društvo s.o.j.	Makarska	1924	500/	?	?	?
Vesna d.d. za plovidbu	Sušak	1920	7.500/	?	?	?
Ostala poduzeća i privatnici	/	/	/	3.053	5.482	8.310/

Do kraja 30-tih godina u hrvatskoj mornarici bilo je brodova slijedećih vrsta kako pokazuje tablica:¹⁴

VRSTE BRODOVA- VOZNI PARK 1929

vrste brodova	broj	Motorska Jačina	najveći	najveća nosivost u t
			broj putnika	
remorkeri	188	32.401	0	0
putnički brodovi	59	10.343	12.579	0
mješoviti brodovi	41	2.379	2.802	0
motorni šlepovi	11	498	0	536
Skele	5	216	660	109
željezni šlepovi	649	0	0	392.032
drvarice	257	0	0	54.401
dereglje i čamci	1.214	0	0	13.594
ukupno	2.424	45.837	16.041	460.672

1938				
remorkeri	114	44.854	0	0
putnički brodovi	33	9.854	0	0
mješoviti brodovi	4	765	1.234	157
parni i motorni šlepovi	22	4.413	0	3.708
Skele	3	84	525	91
motorni čamci	305	5.878	0	0
željezni šlepovi	577	0	0	388.711
drvarice	358	0	0	42.454
derenglje i čamci	656	0	0	5.013
Ukupno	2.072	65.304	13.173	440.134

¹⁴ Pomorska statistika

Najviše je bilo malih brodova raznih veličina i tipova. Neki od manjih brodova bili su uglavnom u putničkom prometu, ali većina i malih brodova u prijevozu roba, ili mješovitih odnosno putničkoj i robnoj pomorskoj plovidbi. Bruto registarska tonaža svih brodova u tom razdoblju bila je slijedeća:¹⁵

1921	114,388	1925	173,282
1922	124,721	1926	224,718
1923	134.430/	1927	257,486
1924	155,255	1928	267,578

povećanje bruto registarskih tona

1929	290,764	1935	365,014
1930	322,676	1936	370,388
1931	352,738	1937	379,942
1932	375,649	1938	413,823
1933	352,177	1939	393,449

Velikih brodova koji su pripadali slobodnoj, odnosno velikoj i dugoj plovidbi, bilo je brojčano malo, ali su oni imali približno 90 posto ukupne tonaže i upravo su oni činili jezero trgovačke mornarice. Svi ti brodovi, osim nekoliko brodova bokeljskog društva Boka, pripadali su hrvatskim brodovlasnicima i parobrodskim društvima pa se može slobodno zaključiti da je jugoslavenska trgovačka mornarica bila u realnosti hrvatska, kao i to da je ona izrasla u prkos gotovo beznačajnoj tonaži u svjetskim razmjerima i u usporedbi s najjačim svjetskim mornaricama ipak, po uspjesima svoga "nava" ili prijevoza, bila među srednje razvijenim i uspješnim mornaricama. Njenih šezdesetak parobroda zalazilo je u mnoge svjetske luke i plovilo mnogim morima prenoseći od luke do luke terete.

Iako je morala izdržati oštru konkurencija velikih i moćnih parobrodarskih kompanija, ponekad i s neuspjehom, ipak je održala svoj poslovni kontigent, rentabilnost poslovanja i stalno povećavala broj brodova i tonažu, pa čak i u 30-tim godinama koje su najvećim dijelom bile obilježene akutnom krizom i tako stvarala nacionalnu mornaricu.

U maloj obalnoj plovidbi bilo je naj raznovrsnijih brodova, od kojih

¹⁵ Pomorski godišnjak, n.dj. 1929 i 1939/40

su neki bili tradicionalni po svojoj konstrukciji Jadranom plovili stoljećima, i neki takvi koji su motorizirani. Jedna vrsta takvih moderniziranih tradicionalnih brodova bili su jedrenjaci, brodice posebno prikladna za jadransku razvijanu obalu. Hrvatska trgovačka mornarica bila je stoljećima sastavljena uglavnom od jedrenjaka, kao i mornarice drugih naroda i mora, ali dok su u drugim morima potisnuta u XIX stoljeću u Sredozemlju su se zadržali cijelo to stoljeće pa i polovicu XX st., kasnije su nepravredno zamijenjeni motornim čamcima. (kao i konji u poljoprivredi često nepotrebnim traktorima). Jedrenjaci su se zadržali hrvatskoj jadranskoj obali cijelo međuratno razdoblje, posebno prikladni na sjevernom dijelu, gdje je bilo uvijek vjetra. Osim toga i jedrenjaci su motorizirani pa su mogli koristiti obje pogonske snage. Takve su jedrenjake koristili i talijanski prijevoznici koji su zalazili u hrvatske luke, pa je njih bilo znatno više nego jedrenjaka hrvatskih prevoznika. Jedrenjacima se plovilo po tradiciji od luke do luke, sakupljalo i razvozilo razne terete. Taj se tradicionalni način prevoza i trgovine Mediteranom dugo zadržao i pod pritiskom konkurencije parobroda modernizirao. Jedrenjaci, sve češće opremljeni motorima, posebno su bili prikladni za pristajanje u luke sjevernog Jadrana, zbog vjetra i razvedenosti obale, ali i ostalim, te za vezu s otocima; bili su prikladni za prevoz manjih tereta, iziskivali su manji uložni kapital, bili jeftiniji za održavanje od ostalih plovila. Zbog toga ja i njihov broj porastao u 30-tim godinama. Naročito su bili uposleni u prometu između kopna i otoka. Važnost jedrenjaka pokazuje i činjenica da je u 102 luke uvozni promet s jedrenjacima bio približno jednak kao i parobrodima, a izvozni čak veći za oko 20 posto. Međutim, i hrvatskih jedrenjake bilo je znatno manje u tom prijevozu nego za talijanskih, što je dakako izazivalo nezadovoljstvo Hrvata, vlasnika jedrenjaka, i učestale njihove zahtijeva na vladu za pomoć. Hrvatski Savez brodovlasnika jedrenjaka obalne plovidbe zahtijevao je od vlade olakšice u nabavi pogonskog goriva-nafte, koja je bila monopolizirana i da se koncesionarskim postupcima omogući jedrenjacima prijevoz za inozemni promet a prednost u domaćem prometu. Vlasnici jedrenjaka su imali obično samo jedan jedrenjak, ne njemu malo posade, poslove su često obavljali članovi obitelji te su imali obilježja malog obrta pa su tako bili i svrstani kao poreznici. Njihov je status bio preuzet iz vremena Austro-Ugarske vladavine pa su i zbog toga tražili da im se omogući veća sloboda poslovanja kako u prijevozu roba tako i putnika. Posebno su bili zainteresirani za sudjelovanje u turističkoj privredi. Vrijeme jedrenjaka na Jadranu dugo je trajalo, a ekonomski i drugi uvjeti za

njihov opstanak još uvijek postoje.

Osim jedrenjaka od tradicionalnih brodova Jadranom je još pred rat prevozilo raznu robu i više raznih drugih plovila. Među popularnima bila je trabakula za prijevoz putnika i robe, te kutri za prijevoz svih vrsta rob-i veći čamci raznih oblika i naziva. Neki su bili motorizirani, a ostali kao u ranijim stoljećima na vesla. Svi su oni prevozili su robu stanovnicima otoka i priobalnih mjesta gdje su tada u nedostatku cesta bili jedina prometna veza među primorskim stanovništvom, a ponekad su se ploveći od mjesta do mjesta ulazili i u istočni Mediteran. Budući da je hrvatska trgovačka mornarica bila vrlo šarolikog sastava brodova i po izgledu-tipovima- brodova, po tonaži i mogućnostima prijevoza. Njima svima je bila potrebna potpora državne administracije na razne načine, naj češće financijska, novaca nije bilo dovoljno za sve, a bilo je i teško u takvoj šarolikosti prijevoznih sredstava i potreba svih zadovoljiti. Takvu šarolikost je trebalo nekako ujednačiti pogotovo zato jer su se javile izvjesne konkurentne tendencije između brodara duge i velike plovidbe u zahtjevima za državnim subvencijama. Naime, trgovačka mornarica se sastojala najviše od veliki teretnih brodova, pa prijevoznici duge plovidbe traže povećanje brodova srednje tonaže od 1 - 3.000 BRT kakvima je najviše prevožen teret po Sredozemlju i naj frekventniji izvoz u Italiju. Talijanska mornarica je imala dosta takvih lađa pa je i njihovo učešće u jugoslavensko- talijanskoj trgovini iznosio 70-90 posto tog prijevoza. O tom problemu piše 1930.»Jugoslavenski pomorac» slijedeće:"Radi se većinom o brodovima od 2-3.000 tona koji uvijek u našim lukama nalaze kompletne terete za Sredozemno more i to bez naročitih teškoća. Sav ovaj izvoz srednjom tonažom, kada se radi o kompletnim teretima za 2-3 luke obavlja u 90 posto inostrana zastava, većinom grčka i talijanska, jer mi ne raspolažemo tom srednjom tonažom koja je za naš izvoz drva tako važna. Prepuštamo teške milijune stranim zastavama, a imamo dobro razvijenu obalnu plovidbu i redovitu

linija po Sredozemnim morem, imamo impozantan broj oceanskih kolosa, ali nam manjkaju mali brodovi od 1-3.000 tona nosivosti i ostavljaju tako veliku prazninu».¹⁶ I krajem 30-tih godina hrvatska mornarica je imala trostruko više brodova duge nego velike obalne plovidbe pa se kriza u hrvatskom pomorstvu očitovala upravo u kod duge plovidbe.

Poseban izvozni teret bio je cement iz splitsko-šibenskog bazena. Tvornice cementa i lapora imale su svoje brodove kojima su prevozile te terete do kupaca, a ponekad su i sami kupci slali svoje brodove. Tako da su ti minerali, uz drvo najvažniji tereti, u 30-tim godinama bili skoro nedostupni hrvatskim brodovima. Drvo, najviše izvoženo u Italiju, od sredine 30-tih godina, odlukom talijanske vlade, mogli su prevoziti samo talijanski brodovi. Tako je, osim nekih poljoprivrednih proizvoda, malo što ostajalo velikoj obalnoj plovidbi za prijevoz. U prijevozu poljoprivredni proizvoda također je bilo poteškoća posebno za prijevoz najvažnijeg tereta -pšenice, zbog konkurencije riječnog dunavskog prijevoza. A Autarkičnost svjetskih privreda, koja je u 30-tim godinama, poslije svjetske krize, prevladala u svjetskom i posebno evropskom gospodarstvu, ograničavala je trgovinu raznim međudržavnim ugovorima i kontingentima roba u međunarodnom prometu, pa je bilo sve manje i roba za prijevoz. Budući da su sve države nastojale da zadrže prijevozničke poslove za svoju mornaricu, to su i hrvatska brodarska društva također tražila od jugoslavenske vlade zaštitu. Tada se jače ispoljio sukob interesa riječnog i pomorskog brodarstva, posebno u prijevozu žitarica, koji je usmjeren Dunavom do crnomorske luke Braile, gdje je bila i velika tržnica za taj proizvod. Sukob oko prijevoza žitarica započeo je već sredinom 20-tih i u tridesetim nastavljen. Pomorski brodari su tražili status slobodnih luka na Jadranu kako bi privukli terete iz kontinenta i uređenje luka za prihvrat takvih tereta i dakako povezanost luka željeznicama i cestama s mjestima u kojima su žitarice proizvođene. Godine 1933. održana skupština primorskih privrednika i radnika na kojoj je zatraženo da se barem

pšenica proizvedena u Jugoslaviji prevozi morskim putem, jer da za to postoje interesi kupaca. «Jugoslavenski pomorac» iz te godine u članku "Prijevoz žitarica našim lukama" govori o problemima prodaje Jugoslavenskog žita, jer su preprodavači veliki strani žitni konzorciji što bi trebali preuzeti domaći trgovci i prijevoznici: »... osim velikih poslova koji se u žitu obavljaju ima i manjih kupaca žita naročiti u Italiji, Francuskoj i uopće u zemljama Sredozemnog bazena, koji bi bili voljni da naše žito izravno kupuju od naših izvoznika u manjim količinama i da se oslobode /prekupaca./ Zadovoljiti zahtjevima manjih sitnih uvoznika može se samo u slučaju ako se naše žito upućuje u naše luke, jer brailski trg nije za ovakav posao organiziran...Oni traže isključivo našu originalnu pšenicu i krcanje u našim lukama te plaćaju za nju povoljnije cijene no što se dobivaju u Braili. To će potvrditi i Prizid iz svoje vlastite prakse. Nadalje upućivanjem žita u naše luke diže se promet u njima, zapošljava se domaća radna snaga i pruža se mogućnost zapošljavanja naših trgovačkih brodova." Domaći su prijevoznici tražili toliko kontingenata žita da bi barem dopunili njima ostale terete i tako formirali brodski teret. Zahtjev je bio doista skroman, ali je za njegovo ispunjenje trebalo sniziti i željezničku tarifu, što je opet bio problem za sebe. "Bolje sniziti željezničku tarifu i to sniženje kompenzirati na povećanju narodnog prihoda, nego li voditi akcije o snabdijevanju naroda sa besplatnim kukuruzom....Ako li se pak postavimo na gledište da nam je više stalo do komada Dunava, koji bez sumnje znači za našu državu neobičnu prednost, nego li do cijele naše obale..Jednom treba i da se to pitanje raščisti".¹⁷ Problem nije bio samo u konkurenciji prijevoza Dunavom od jugoslavenskih prijevoznika, već više ostalih stranih kompanija koje su prevozile i jugoslavensko žito Dunavom. Dva prijevoznička podunavska poduzeća, od kojih je bilo jedno državno i drugo poludržavno polu srpsko, prevozili su samo 50 posto jugoslavenskog žita, a u tranzitu sudjelovala samo s oko 4 posto. U međunarodnoj konkurenciji državna administracija nije štitila domaće

¹⁷ Navedeno

prijevoznike. Isto tako nije se pobrinula da privuče mađarsko žito u hrvatske luke, već je ono iz voženo uglavnom preko Rijeke.

I zagrebačka TOK je pokušala intervenirati, ukazujući na velike sume novca koje se isplaćuju strancima prijevoznicima žita, a brodovi u jadranskim lukama stoje na vezu, radnici ne zarađuju za egzistenciju a željeznički promet također gubi terete, time i zaradu.

S obzirom,, na vrstu brodova i pripadnost lučkim kapetanijama, odnosno brodarskim poduzećima sa sjedištima u lukama odnos je bio slijedeći:¹⁸

Trgovačka mornarica po pomorskim okruzima 1927	Pomorski godišnjak 1928					
	MALA SUŠAK	OBALNA ŠIBENIK	PLOVIDBA SPLIT	DUBROVNIK	MELJINE	ukupno
vrsta plovila						
Škuna	/		2	/	/	2
Goleta	/		2	1	/	3
Loger	5	9	11	2	2	29
Pelig	34	14	29	4	1	82
Kuter	10	5	33	16	5	69
Trabakul	11	14	21	12	5	63
Gajeta i leut	14	61	79	23	5	182
Bracera,bradica,braget,čamac	79	67	98	18	9	271
lađa na motor	10	12	6	32	2	62
Parobrod	32	10	26	13	11	92
			UKUPNO			
Brodova	195	196	301	120	40	855
Tonaže	8.148	3.249	6.162	3.340/	995	21.891
Mornara	635	516	759	293	119	2.322
	DUGA	PLOVIDBA				
Parobrodi	15	2	11	33	/	61
tonaža neto	30.632	3.938	30.723	86.964	/	152.257
Mornara	364	47	284	863	/	1.558
	VELIKA	OBALNA	PLOVIDBA			
Goleta	1	/	/	/	/	1
Parobrodi	2		1	5	/	10
Ukupno brodova	3		1	5	/	10
tonaža neto	2.113	500/		2.956	/	5.891
Mornara	47		13	89	/	164
		RIBARICE				
Broj	198	2.465	1.737	1.123	195	5.718
Tonaža neto	396	5.028	3.381	1.568	291	10.664
Mornara	776	7.275	6.353	3.058	565	18.027

LAĐE I ČAMCI-OZNAČENI

¹⁸ Jugoslavenski pomorac, 1940

Broj	1.476	841	1.254	685	462	4.718
tonaža neto	1.736	1.927	4.304	921	794	9.682
Mornara	1.728	1.670/	2.503	1.082	657	7.64
UKUPNO						
Ukupan broj plovila	1.674	3.306	2.991	1.808	657	10.436
tonaža neto	2.432	6.955	7.685	2.489	1.085	20.346
Mornari	2.504	8.945	8.856	4.140/	1.222	25.667
SVEUKUPNO PLOVILA						
Sveukupno	Broj	tonaža neto	normalni br.	KS		
	11.362	200.398	29.711	162.703		

Uz povećanje tonaže glavni problem hrvatskog brodarstva bila je zamjena dotrajalih brodova novim i modernijim. Brodovlje hrvatske mornarice bilo je sastavljeno većim dijelom od starih brodova, tako da je 55 posto brodova prekoračilo kvalifikacijsku starost od 25 godina. U razdoblju od 1925. do 1930. nabavljeno je više modernih trgovačkih teretnih i putničkih parobroda, ali je još uvijek 23 posto brodovlja bilo starije od 40 godina i 37 staro od 25-40 godina. Starosna struktura hrvatske trgovačke mornarice 1933. bila je slijedeća:¹⁹

Godina	duga plovidba.	Velika obalna plovidba	mala obalna plovidba	ukupno
1-5	6	7	13	
5-10	8	1	1	13
10-15	2	2		15
15-20		43	6	13
20-25	21	1	14	35
25-30	11	4	19	34
30-35	12	-	13	25
35-40	2	3	14	9
40-45	-	4	6	10
45-50	2	-	10	12

Križa je zatekla hrvatsku mornaricu bez rezervnog kapitala već i usred obnove vozne flote, što je dodatno otežavalo i njezinu obnovu i njezino poslovanje u novim uvjetima pooštrene konkurencije u potrazi za prijevozom tereta. U takvim okolnostima skućenog poslovanja i nedovoljne opremljenosti brodovlja zatražene su državne subvencije bile jedini izlaz za opstanak brodarskih društava. Subvencije su djelomice dobivene ugovorom iz 1930. između državne administracije i nekoliko većih brodarskih društava

¹⁹ isto, 1934

o subvencioniranju nekih linija duge plovidbe uz obvezu da će nabaviti i nove brodove. Međutim problem je ipak bio složeniji i zasijecao je u sveukupne mogućnosti poslovanja trgovačke mornarice: potiskivanju brodova stranih zastava iz jugoslavenske izvožno-uvozne trgovine i veći promet hrvatski! : luka tranzitnim robama. Svi su ti zahtjevi pokretali složeni mehanizam cjelokupnog domaćeg izvožno-uvoznog kao i tranzitnog prometa, zasijecali i u druge vrste prijevoznih sredstava-riječni, željeznički i cestovni promet pa donekle i u cjelokupnu privrednu strukturu zemlje. Za njihovo rješavanje bili su potrebni, osim dobre volje, i materijalna sredstva i vrijeme.

Drugi problem koji je opterećivao izvozna-uvozne povezivanje hrvatskih brodarskih prijevoznika roba s kontinentalnim jugoslavenski prostorima bila je potreba izgradnja luka za prihvata tereta. Izgradnja i opremanje luka suvremenim uređajima za potrebe prijevoza roba provedena je djelomice u 30-tim godinama, ali ne toliko da bi udovoljilo potrebama preorijentacija velikih hrvatskih pomorskih prijevoznika. Zato su bile potrebne velike državne investicije, koje su izostale, jer nije bilo sredstava, ali i zato, jer je i na jugoslavenskim prostorima otpočeo rat.

Jugoslavenska državna administracija više je bila zainteresirana da podupre prijevozničke pomorske linije za Mediteran i zapadno-evropske luke, a taj je prijevoz imalo parobrodarsko društvo «Oceanija», «Dubrovačka plovidba» i jednu liniju «Jugoslavenski Lloyd». Orijeentacija na bliže plovne linije bila je povezana s ratnom opasnošću u plovidbi oceanima, posebno Atlantskim, ali i čvršćim trgovačkim vezama s Mediteranom i zapadnoevropskim zemljama. Postojala je dosta čvrsta veza između hrvatskih brodarskih društava velike plovidbe s engleskim, jer su povremeno preuzimali terete za prijevoz u engleske dominione te Španjolskom. U predratnim godinama Njemačka postaje glavni jugoslavenski trgovački partner, pa je izvoz kretao i preko njenih luka.

«Oceanija» je bila drugo veliko brodarsko društvo velike plovidbe. Njezini su brodovi prevozili rasute terete uglavnom u zapadno Sredozemlje i zapadnoevropske luke. Velika konkurencija u Sredozemlju i kriza s kraja 20-

tih godina pogodili su i to prijevozničko društvo, ali se ono ipak uspjelo održati na nekoliko destinacija: u lukama sjeverne Afrike, Marseju i Kanarskim otocima, što je omogućilo proširenje i na nekoliko španjolskih luka te prema sjeveru u zapadno-evropskom priobalju. Sredinom 30-tih godina brodovi Oceanije uplovljavali su u sedam španjolskih luka prenoseći iz hrvatskih krajeva cement i drvo, a u povratu tranzitni teret za srednje-evropske zemlje. Početak građanskog rata u Španjolskoj prekinuo je uspješno osvajanje španjolskih luka i prijevoz u njih pa krajem 30-tih nema više redovnu liniju s tim lukama, već u njih povremeno navraćaju njeni brodovi u slobodnoj plovidbi. Krajem 30-tih godina «Oceanija» je održavala, što vlastitim sredstvima što subvencijama, četiri velike stalne plovne linije:

1. Jadran-sjeverna Afrika-južna Francuska (jedan puta mjesečno)
2. Jadran-Malta-sjeverna Afrika-Maroko (jedanput mjesečno)
3. Jadran-Tunis-Alžir (dva puta mjesečno)
4. Jadran-sjeverna Evropa: London, Amsterdam, Rotterdam, Avers (dva puta mjesečno.)

U 30-tim godinama je Oceanija nadmašila u prometu, iako s manje brodova, dva puta veće brodersko poduzeće Dubrovačku plovidbu i nekoliko puta veći Jugoslavenski Lloyd. Budući da je Oceaniji imala sjedište uprave u Beogradu, lakše je uspostavljala veze s odgovarajućim ministarstvima, što je pridonijelo i njezinom poslovnom uspjehu, pogotovo u vrijeme kontigentirane trgovine i međunarodnih trgovačkih ugovora po kojima se trgovalo i prevozila roba. Budući da je u Beogradu bila koncentrirana riječna plovidba, a preko broderskog društva Oceanije i najvažniji promet velike i duge plovidbe, to je moralo izazvati nezadovoljstvo ostalih hrvatskih broderskih poduzeća.

Dubrovačka plovidba bila je i po tonaži i broju brodovlja veliko brodersko poduzeće i prevozila dugom linijskom plovidbom raznovrstan teret iz hrvatskih luka najviše po Sredozemlju.

Glavna destinacija hrvatskih brodova duge i obalne plovidbe bio je Levant, odnosno Bliski Istok. Trgovina s Levantom bila je dosta složena kako po načinu trgovanja tako i zbog roba i linija prevoza. Znatan dio hrvatske trgovačke mornarice bio je uključen u tu trgovinu. Obilno su na

Levant prevozili drvo i cement, a dovozili južno voće, kavu i druga robu za hrvatske luke i raznu robu za talijanske. Levantsko područje bilo je prostrano, naseljeno raznim narodima i njihovim specifičnim potrebama, navikama pa i načinom trgovanja, pa je prijevozniku na levantsko tržište trebalo veliko iskustvo da bi izručio teret, a još veće da pronade novi za povrat. Različiti jezici, režimi i administracije na relativno malim prostorima, još su dodatno opterećivali trgovce i prijevoznike. I konfiguracija plovnog puta i luka iziskivala je vrlo vješte pomorce, a hrvatski su pomorci zalazeći vjekovima i po hrvatskim lukama i Mediteranskim bez poteškoća savladavali te poteškoće i njima je veći problem bio osigurati si terete nego sama plovidba. Svaki je brod plovio samostalno i njegov zapovjednik i posada snalazili su se po svojim sposobnostima i vještini. Oni su teško suzbijali konkurenciju talijanskih, grčkih i drugih prijevoznika, koji su imali bolje brodove, trgovačke ugovore svojih zemalja sa vladama zemalja u Sredozemlju, a osim toga i bolje organiziranu mrežu lučkih agenata i drugih lučkih institucija potrebnih za prihvata i dopremu tereta. Zbog toga su za trgovinu s Levantom, mada se ona odvijala na tradicionalni način provoza od luke do luke, bile potrebne i stalne redovne linije da bi se uspostavile i bolje veze s lukama i svim popratnim trgovačkim osobljem. Budući da brodovi nisu mogli uvijek sastaviti puni teret brodarima su bile potrebne subvencije za održavanje stalnih linija kao i osiguravanje tereta, a time i rentabilnost plovidbe i onda kada nije bilo tereta. Ipak su i u nedostatku subvencija broderska društva nastojala održavati barem poneku stalnu liniju s Mediteranskim lukama i Levantom da bi održali kontinuitet trgovanja. Poteškoće u 30-tim nastale su i zbog promjena u tim zemljama. Tako je na primjer u Egiptu cement sve više u graditeljstvu zamjenjivan domaćim materijalima, pa su i prijevoznici cementa iz hrvatskih cementara i hrvatski brodovi gubili dotada važno tržište i prijevoz. Posebne je otežan prijevoz u predratnim godinama svugdje pa i na Mediteranu, iako je to područje bilo relativno dugo sigurno. Brodovi hrvatske duge linijske plovidbe dovozili su u Egipat i drvene jarbole izrađene u hrvatskim tvornicama i drugu sitnu drvenu robu, a odvozili iz Egipta pamuk za Port Said i Beyreuth čime su pokriveni troškovi prijevoza ostalih roba. Također su u Egipat prevozili cement iz hrvatskih cementara kao i u Tripolis i Libiju, ali su i u tim destinacijama imali veliku konkurenciju talijanskih brodova. Splitsko društvo «Spad» pokušalo je uspostaviti stalnu liniju za te prijevoze, ali je bez subvencija uskoro moralo se odreći

tog pothvata da konkurira talijanskim brodovima.

Zapadnim dijelom Sredozemlja plovili su brodovi parobrodskog društva Oceanije od luke do luke prenoseći manje količine razne robe ili lako pokvarljive ili posebnih pošiljaka pa su bili svojevrsan tranzit i među tim lukama i veza od Tunisa do Malte i Maroka sa francuskim lukama na zapadu, povezujući sve te luke i s hrvatskim lukama. Uspostavu gustih i dobrih veza između hrvatskih luka i sredozemnih, koje su održavale Jadranska plovidba, Oceanija i Dubrovačka plovidba, nedostajao je teret iz hrvatskih luka za uspješniju izvoznju trgovinu kako to prikazuje i Jugoslavenski pomorac iz 1932. slijedećim riječima: "Za sve ove krajeve glavnim su izvoznim artiklima kao i svugdje opet drvo i cement. Osim ovih dvaju kapitalnih artikala naše pomorske eksportne trgovine, sa svim sklapanjem trgovačkog ugovora sa Španijom, sa svim postojećim i važećim ugovorima sa Francuskom i njenim kolonijama, nama do dana današnjeg nije uspjelo, osim beznačajnih količina ljekovitog bilja i karbida, u sve ove krajeve plasirati nikakav drugi proizvod. U toj okolnosti leži manjkavost naših linijskih plovidba, jer se njima ne postizava ništa što se inače ne bi moglo da postigne i lađama slobodne plovidbe. Krivnja za ovo nikako ne leži na brodovlasnicima, jer tko bi bio zadovoljniji od njih kad bi u Sušaku, Splitu ili Gružu nakrcali terete žita, maslaca, jaja, peradi i drugih artikala koje bi mi rado eksportirali i koje Španiji tako treba.» Izvozne mogućnosti poljoprivrednih i drugih proizvoda iz hrvatskih i drugih jugoslavenskih krajeva bile su znatne, ali je nedostajala usklađenost izvozne trgovine, ali i svih vrsta prijevoza i željezničkih tarifa, prihvatnih magazina u lukama i njihova uređenost, a što je bilo u nadležnosti javnih vlasti i državne i oblasne administracije.

U drugoj polovini 30-tih godina javlja se pojačani interes državne administracije za preorijentacijom izvoza prema jadranskim lukama. Razlozi su bili političke kao i ekonomske prirode. Nesloga podunavskih zemalja u organizaciji ekonomskog povezivanja pa i prijevoza plovidbom Dunavom kao i ukidanje evropske Dunavske komisije 1936., konkurencija između riječnih mornarica podunavskih zemalja te stranih kompanija, koju ni jugoslavenski riječni brodari nisu mogli podnositi, otežala je jugoslavenski izvoz riječnim putem. I luka Solun sa svojom posebnom slobodnom zonom za

jugoslavensku robu, pokazala se nesigurnim, van teritorijalnim i skupim izvoznim područjem. Osim toga vezivanje izvoza uz Njemačku i njoj gravitirajući srednje evropski prostor također su skretali interes državne administracije prema Jadranskim lukama. Poticaj za jadransku izvoznu orijentaciju bili su i međudržavni ugovori, preko kojih se uglavnom odvijala trgovina u 30-tim godinama, s Čehoslovačkom, Engleskom, Španjolskom, Poljskom i Njemačkom, što je omogućavalo tranzit preko jugoslavenskih luka. U drugoj polovini 30-tih godina Njemačka postaje glavni jugoslavenski trgovinski partner, a povećan je i promet s Velikom Britanijom, Francuskom, Belgijom i Nizozemskom i brodovi Oceanije putuju duž zapadnog Sredozemlja i zapadnoevropskih luka sve do Gdanjska. Na pomorsku orijentaciju izvoza utjecala je i velika konkurencija brodarskih kompanija u Mediteranu, pa je izlaz tražen u novim destinacijama. Ali tada se javila se i konkurencija između Oceanije i Jugoslavenskog Lloyda.

Nova orijentacija prema jadranskim lukama očitovala se već 1936. jer je povećan izvoz morskim prijevozom za 50 posto, izvoz za 33, ukupno za 83 posto, a riječni samo 25 posto. U nastojanju da se ojača pomorska orijentacija u prijevozu jugoslavenske trgovine, hrvatski privrednici su putem TOK tražili strateško osposobljavanje za pomorski promet pet hrvatskih luka: Sušaka, Šibenika, Splita, Metković-Ploče i Gruž-Dubrovnik. U tom cilju je pokrenuta izgradnja luke Ploče i proširenje Luke Gruž, kao teretne dubrovačke luke, te njihovo povezivanje željezničkim saobraćajem s kontinentalnim zaleđem. Isto je tako otpočelo proširivanje i navedenih triju luka koje su već imale željezničku vezu sa zaleđem.

Glavna izvozna roba preko jadranskih luka su bili cement i drvo. Cement je iz šibenskog i splitskog područja otpreman često tvorničkim lađama, ali i ostalima, jer ga je bilo u znatnim količinama, mada je i njegova proizvodnja i potrošnja u 30-tim smanjena. Drugi važan izvozni teret bilo je drvo. Ono je kao i cement razvoženo po Sredozemlju, ali i a zemlje zapadne Evrope. Po količini je od ukupnog izvoza na drvo obično otpadalo oko 30 posto u vrijednosti od 16-20 posto, a od toga 50-60 posto morskim putem. Osim ta dva artikla izvoženo je nešto sulfata i karbida te u drugoj

polovini 30-tih i žita. Brodovi duge obalne i velike plovidbe uglavnom su morali lutati od luke do luke i sakupljati terete, a kriza u pomorstvu i prijevozu tereta i konkurencija, koja uslijed toga nastala, pogoršala je njihove mogućnosti opstanka u takvim uvjetima.

Kabotažom, odnosno Jadranskom plovidbom, također je prevoženo nešto roba, ali uglavnom za potrebe priobalnog i otočkog stanovništva i manje za trgovinu. Riba, ulje i vino prevoženo je na gradske tržnice ili u sabirne centre za transport poljoprivrednih proizvoda-Rijeku i Sušak, a od tuda ili brodovima ili suhozemnim putovima dalje. Morskim putem ti su proizvodi dalje prevoženi uglavnom stranim brodovima-talijanskim ili-manje grčkim. Izvoz vina i ulja išao je uglavnom preko riječke ili tršćanske luke bilo za Italiju ili druge destinacije. Stoga se javlja nastojanje za jačanjem domaće trgovačke mornarice krajem 20-tih godina o čemu piše Izvještaj splitske TOK slijedeće:» «Svi pomorski narodi nastoje izgradnjom i dotjerivanjem luka, uvađanjem nacionalnih linija te kombiniranjem željezničkih i pomorskih tarifa da povećaju svoj izvoz, odnosno da u što jačoj mjeri participiraju svojim lađama u domaćem uvozu. Uz to otvaranjem agencija nacionalnih brodarskih društava u inostranim velikim lukama u vrlo jakoj mjeri doprinose razvijanju svoje samostalne trgovine»²⁰ Ta su nastojanja samo djelomice ostvarena u toliko da su subvencionirane parobrodske tarife brodovima na sredozemnim linijama. Dalja nastojanja u 30-godinama omela je i ekonomska kriza početkom tog desetljeća, koja se znatno odrazila na ukupnom pomorstvu te krajem desetljeća s početkom drugog svjetskog rata.

U prvim ratnim godinama pomorski promet je najprije zastao u Atlantskoj plovidbi, a zatim pomalo i drugim linijama, kako u Sredozemlju tako i zapadnim evropskim lukama. Na tim plovidbama potopljeno i nekoliko brodova hrvatskih brodarskih društava. Jugoslavija je nastojala ostati neutralna, čak su se javljala i mišljenja da će u takvom položaju moći

²⁰ Izvještaj Trgovačko obrtničke komore u Splitu za 1927/8, Split 1928, str.26

pomorstvo i cijelo gospodarstvo dobro zarađivati. Ali su se takva nadanja izjalovila, jer je Jugoslavija bila na takvom strateškom položaju da se našla između dviju zaraćenih strana s kojima je objema poslovala i nije se mogla opredijeliti, kako to vrlo slikovito objašnjava članak iz ožujka 1940. u Jugoslavenskom pomorcu, indikativan općenito za tadanje prilike u pomorstvu: « U ovom ratu Jugoslavija je striktno neutralna. Striktne neutralnosti nameće dužnost jednakog postupka prema zaraćenim stranama. Poznata je ipak činjenica da naša prijevozna sredstva kopnom i rijekama ne samo željeznice nego i čitav riječni plovni park stoje u službi jednoj zaraćenoj strani i da se tim putovima vodi vrlo živa trgovina sa tom jednom zaraćenom stranom. Tome nitko razborit ne može prigovoriti. Toj istoj zaraćenoj strani stavila bi naša trgovačka mornarica na raspolaganje svoje usluge kad bi to fizički bilo moguće. Ako bi pak naša trgovačka mornarica uskratila svoju službu drugoj zaraćenoj strani, bilo vezivanjem svojih brodova, bilo zapošljavanjem istih isključivo u službi neutralnih zemalja - a ovo potonje, ne bi bilo ni moguće - to nikako ne bi bio čin striktnosti, a uz to bi prouzročio nedoglednu štetu za opstanak i razvitak naše trgovačke mornarice. Naša trgovačka mornarica duge plovidbe niti opstoji niti se razvija na temelju poslova sa materom zemljom. Njezin opstanak i razvitak najtješnje je povezan uz svjetske pomorske poslove, a to u ovom kao i u ostalim u svim dosadašnjim ratovima, praktički znači da smo vezani za poslove britanskog imperija i njegove saveznike. Zaboravimo čak na činjenicu da je najveći broj naših novih brodova bio izgrađen engleskim kreditima. Englezi imaju svjetsku kontrolu ugljena, nafte, materijala i živežnih potreba. A što je u opstanku svake mornarice od presudnog značenja: Englezi imaju osim toga u svojim rukama posao osiguranja brodova. Danas se praktički brodovi mogu osigurati samo kod Engleza. Samo oni imaju u svim svjetskim lukama svoja predstavništva sa ogromnim tehničkim i financijskim sredstvima, koja su neophodno potrebna za sigurnost brodova u slučajevima nezgoda. Naši bi brodovlasnici poslušali savjete onih koji kažu: Neka naši brodovi posluju samo između neutralnih zemalja odnosno izvan ratnog područja, naša bi trgovačka mornarica vrlo

brzo izgubila sve one pogodnosti koje danas ima kod Engleza. Ne može se ni pretpostaviti da bi Engleska na naš gotovo neprijateljski stav, mogla zadržati prema nama dosadašnji postupak. Dosta bi bilo da nam uskrati osiguravanje naših brodova ili da nam uskrati ugljen ili mogućnost popravka, pak da se čitava naša oceanska mornarica nađe naprosto paralizirana. Naši brodovlasnici u ovom ratu jedan dio svoga brodovlja- i to veći dio-upotrebljavaju za poslove izvan ratnog područja, a manji dio je zaposlen za neposredne prometne potrebe britanskog carstva. Na jednoj se strani rizikuje, a na drugoj uživaju pogodnosti i mogućnosti, koje ovise jedino od dobrohotnog stava onih, koji vladaju svjetskim morima. Jedno bez drugog na može biti. Ali ne rade tako samo naši brodovlasnici, nego i brodovlasnici mnogih iskusnijih pomorskih naroda: norveški, grčki, nizozemski, švedski, talijanski i belgijski. U popisu potopljenih brodova u engleskom Kanalu i Sjevernom moru nalazi se mnogo više neutralnih nego britanskih brodova. Vlasnici neutralnih trgovačkih mornarica dobro znaju da ne mogu imati same pogodnosti od rata, a nikakav rizik. Za sve nabrojene pogodnosti izvan ratnog područja, neminovno je izvjesno izlaganje neutralnih brodova u čisto trgovačkom prometu i na ratnom području.»

Hrvatska trgovačka mornarica kao i njezina brodarska društva pa i samo brodovlje sastojala se od nekoliko velikih trgovačko-brodarskih poduzeća velike i djelomice duge plovidbe i niza sitnih prijevoznika trgovaca koji su prijevozom i trgovanjem osiguravali egzistenciju svojoj porodici i uskom krugu svojih suradnika-radnika. Takvih je bilo najviše. Suštinski su oni bili jezgro hrvatske trgovačke mornarice, ali su nekoliko krupnih prijevoznika predstavljali i njezin moderni promet koji je hrvatsku mornaricu svrstavao u red evropskih i svjetskih mornarica. U 20-tim godinama to su bila četiri velika brodarska poduzeća-Atlantska plovidba Ivo Račić, Jugoslavensko-amerikanska plovidba, Dubrovačka plovidba i Oceanija, a u 30-tim godinama nakon fuzije prve dvije ostala su na poprištu tri velika poduzeća- Jugoslavenski Lloyd, Oceanija i Dubrovačka plovidba te niz manjih prevoznika, kako to pokazuje tablica za 1939 godinu:²¹

²¹ Jugoslavenski pomorac, 1939 br.8-9 i Pomorski godišnjak, n.dj.za 1939 godinu , Izvještaj Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije za 1938 godinu

BRODARSKA PODUZEĆA 1.SIJEČNJA 1939. GODINE

ime poduzeća	broj parobroda po kategoriji plovidbe			ukupno	ukupna tonaža bruto	A u 1.000	
	duga Plovidba	Velika obalna	mala obalna			neto	nosivost
Jugoslavenski Lloyd a.d. Split	19	/	!	19	110/	68	164
Dubrovačka plovidba a. d.Dubrovnik 10		/	14	24	52	31	80
Brodarsko a.d. Oceanija,Beograd	12	/	/	12	35	22	61
Jugoslavenska plovidba d.d. Sušak	5	/	/	5	27	16	42
Slobodna plovidba Topić d.d.Sušak	6	/	/	6	25	16	44
Prekomorska plovidba d.d.Sušak	5	/	/	5	25	15	42
Jadranska plovidba d.d. Sušak	/	2	52	54	23	12	10
Brodarsko pod. E.Matković.Split	3	3	/	6	16	9	24
Atlantska plovidba d.d.Sušak	4	/	/	4	19	12	31
Brod.pod. Kap.A.Babarović, Milna	3	/	/	3	8	4	12
Brod.pod. F. Petrinović, Split	2	/	/	2	7	4	18
Alcesu parobrod,d.s.o.j.,Orebić	/	2		2	5	3	8
Ilirija d.d. za brodarstvo,Zagreb	1	/	/	1	4	2	7
Slobodna plovidba d.s.o.j.Dubrovnik	1	/	/	1	4	2	7
Jadran brodersko d.s.o.j. Sušak	1	/	/	1	4	2	7
Jugosl komercijalna plovidba, Sušak	1	/	/	1	3	2	6
Grgić parobrodsko d.s.o.j. Split	1	1	/	2	3	2	5
Marović parobrodarsko d.s.o.j. Omišalj	/	2	/	2	3	2	5
Prvo dalmat. Trgovačko društvo s.o.j Split	1	/	/	1	1	1	3
Brod.poduzeće M. Ferić, Split	1	/	3	4	4	2	7
Plovidba Rad(Banaz i Ruso),Dubrovnik	1	/	/	1	4	2	7
I.I.Bulić,brodovlasnik i pom.agent, Split /		2	/	2	2	1	3
Jugoslavenska oceanska plovidba d.d. Sušak 2		/	/	2	7	4	13
Kvarner d.d. Sušak	1	/	/	1	1	0.7	2
Spad splitsko parobrod.d.s.o.j. Split	/	1	/	1	1	0.9	2
Zetska plovidba a.d. Cetinje	1	1	15	17	9	5	10
7 vlasnika manjih brodova	/	/	8	8	0.4	0.1	0.3
Sveukupno	81	14	92	187	413	251	629

Na tim brodovima bila je u 30-tim godina slijedeća tonaža:

	Br.parobroda	tonaža		br.putnika	tona robe		in.ks
		bruto	Neto				
1929	167	290764	175867	22179	442545	161868	
1931	183	352738	215011	27342	543115	198413	
1933	177	352177	215202	27596	534457	203182	
1934	168	332606	202599	27596	487933	206175	
1935	173	345257	215990	27726	537059	205316	
1939	177	394518	243240	29328	595517	236863	

U Na brodovima je bila relativno mali broj zaposleni koji su radili na

parobrodima u 30-tim godina kako pokazuje slijedeća tablica:

uposljeno osoblje u 35 brodarskih poduzeća

	Kapetana	časnika	Strojara	radio telegrafista	palube	1 in o g Stroja	pomoćnog	Sveukupno
1929	174	240	372	63	1077	1197	647	3764
1931	190	261	406	71	1203	1386	919	4432
1933	170	209	375	60	1037	1115	860	3832
1934	173	200	364	63	1005	1163	852	3757
1935	173	225	390	64	1078	1250	976	4156
1939	188	292	439	87	1231	1287	1039	4563

Parobrodarsko poduzeće Atlantska plovidba Ivo Račić sa sjedištem u Splitu bilo je u 20-tim godinama poduzeće s najviše brodova i najvećom tonažom te su prevozili su cement, drvo, tupinu, boksit, karbid i druge terete po Sredozemlju, a zalazili su i u zapadno-evropske luke. Bili su to brodovi slobodne plovidbe pa je do društvo najranije i najviše osjetilo krizu prijevoza s već krajem 20-tih godina. Pod pritiskom nerentabilnosti udružilo se s društvom Jugoslavensko-amerikanska plovidba 1929. u Jugoslavenski Lloyd.

Jugoslavensko-amerikanska plovidba imala je više velikih brodova kojima je razvozila u slobodnoj plovidbi čileansku salitru i poljoprivredne proizvode iz Argentine i Perua-posebno iz La Plate, južno-američkog tržišta žitom. U Čileu su industriju i trgovinu salitrom vodili Hrvati iz Dalmacije te su u svojim većim i manjim rudnicima zapošljavali približno 25.000 radnika, a brodovi Jugoslavensko-amerikanskog društva, čije su osnivanje potpomogli, razvozili su salitru po svim kontinentima, posebno u srednju Evropu. Krajem 20-tih i početkom 30-tih industrija salitre proživljava tešku krizu, što je dakako osjetilo i brodarsko društvo. Osim toga, brodovlje Jugoslavensko-amerikanskog društva potiskuju sjeverno američki trgovački brodovi, koji monopoliziraju prijevoz te rude. Tada su brodovi sad već Jugoslavenskog Lloyda tražili nove terete i destinacije, mada su južno-američke ostale i dalje u njihovoj domeni. Već do tada ta je brodska kompanija prevozila poljoprivredne proizvode-žito, stoku, vunu-često iz farmi hrvatskih iseljenika, a kako je kriza pojačala

konkurenciju u atlantskim vodama, Jugoslavenski Lloyd se okreće prema jugoslavenskom izvozu pa traži veće učešće u izvozu jugoslavenskih poljoprivrednih proizvoda te tranzitne robe za srednju Evropu. Budući da je Jugoslavenski Lloyd bio najveće jugoslavensko prijevozničko brodarsko poduzeće, to je njegova preorijentacija utjecala na zahtjeve i drugih brodara pa se javlja konkurencija tog prijevoznika i društva Oceanija, koja je također imala atlantsku flotu. Da bi barem donekle osiguralo prijevoz i održavanje veza s Južnom Amerikom Jugoslavenski Lloyd je zatražio od vlade subvencije za dvije redovne robno-putničke linije: jednu za Brazil i Argentinu i drugu kroz Panamski kanal do Chilea. Dobili su samo jednu liniju za Argentinu i to za izvoz cementa i drva iz hrvatskih luka, a na povratku su mogli slobodno tražiti terete. To nije bilo ni polovično rješenje, jer je cement uglavnom prevožen tvorničkim brodovima, a za ostale terete je bila velika konkurencija. Rasprave o putničkom provožu Jugoslavenskog Lloyda su nastavljene, ali bez uspjeha pa su jugoslavenske iseljenike i putnike u Južnu Ameriku i druge preookeanske destinacije i dalje prevozili strani brodovi.

Budući da je Jugoslavenski Lloyd bio u svojoj trgovačkoj plovidbi orijentiran uglavnom na prijevoz i trgovina s južnom Amerikom, kriza trgovine s čileanskom salitrom i argentinskim žitom i drugim proizvodima značila je i za Jugoslavenski Lloyd krizu poslovanja, ostavljanje brodova u raspremi, a što je za tako veliko poduzeće moglo imati pogubne posljedice. Jednosmjernost prijevoza i uska specijalnost označene su u Jugoslavenske pomorcu iz 1932. glavnim uzrokom krize Jugoslavenskog Lloyda slijedećim riječima: "Nigdje se takva katastrofa nije desila kao kod čileanske salitre...Umjetna gnojiva fabricirana u Njemačkoj istisnuše je posvema. Salitre, koje su bile većinom u posjedu naših ljudi najradije su upošljavale domaće brodove. Čitava flota Jugoslavenskog Lloyda nije se za dugi niz godina bavila drugim nego prijevozom čilske salitre u Evropu, Afriku, Australiju, ili krajnji Istok. Kroz čitavo to vrijeme nitko se nije brinuo za osvajanje drugih

tržišta, već se je nadao da će tako uvijek potrajati. Čilsku salitru i njenu krizu možemo označiti kao glavni udarac našoj floti pa je Jugoslavenski Lloyd upravo s nastupom krize u salitrama prvi stao da pri-vezuje brodove u raspremu. Drugo važno tržište-Argentina- uslijed cijena agrarnih, proizvoda, smanjila je uvoz. Najgore je time pogođena naša šumska industrija i brodovi koji prenašahu mjesečno oko dvadeset hiljada kubika našeg drveta iz Sušaka, Šibenika i Gruža. Ograničenje međunarodne cirkulacije novca otežalo je do kraja i onako već težak položaj i doveo do toga da se stalo prevažati i kupovati samo ono, što je neophodno potrebno za svakidani život. Nepregledne falange privezanih brodova nastadoše kao neposredna posljedica toga."

Jugoslavenski Lloyd je do kraja 30-tih održao mjesečnu trgovačku liniju prijevoza Jadran-Južna Amerika i popunjavao terete u slobodnoj plovidbi koliko je mogao. U potrazi za teretima tražio je u novim destinacijama prijevoza posebno u domaćim hrvatskim lukama i Sredozemlju. Redovnu subvencioniranu liniju za izvoz iz hrvatskih luka u Južnu Ameriku je zadržao, a u Sredozemlju je uspio uspostaviti jedino stalnu plovnu liniju Jadran-Aleksandrija i među luke .U takvim okolnostima Jugoslavenski Lloyd je nastojao utjecati putem raznih institucija da se jugoslavenski prijevoz robe kao i tranzit privuče u hrvatske luke, a što je iziskivalo novu kopnenu prometnu politiku, izgradnju željezničke mreže preko Bosne i Hercegovine te iz Srbije, što je odgovaralo srednje i južno dalmatinskim lukama, ali konkuriralo i velikosrpskim političkim pretenzijama. Kompromis je postignut osnivanjem Banovine Hrvatske i u tom okviru pripajanje južne Hercegovine, odnosno primorske banovine ostalim hrvatskim zemljama, a što je trebalo te divergentne težnje prometnog kopnenog koridora i povezivanje unutrašnjosti s hrvatskim lukama zadovoljiti. To je bio više politički nego ekonomski prometni kompromis, jer su ostali i dalje neriješeni problemi Boko kotorskih luka i unutarnji bosanski prostor. Međutim rat je te dileme presjekao pa su osnovni prometni pravci u tom smislu građeni poslije rata.

U drugoj polovini 30-tih godina koje su bile u znaku ratnih pripreme, ili već zahvaćene ratom, javljaju se nove okolnosti povezane kako s ratnim sukobima i na moru tako i u ekonomskim posljedicama. Neke su države povećale svoje mornarice pa i prijevoz robe kao na pr. talijanska mornarica, koja je neposredno povećala svoju konkurentnost u jadranskim pa i hrvatskim lukama. I neke susjedne srednje evropske države povećale su svoje brodovlje kao na pr. mađarska i rumunjska a posebno talijanska mornarica, potpomognute svojim državnim subvencijama. Talijanska mornarica je neposredno povećala konkurentnost hrvatskih jadranskim prijevoznicima u hrvatskim i sredozemnim lukama. U osvrtu na te promjene u Jugoslavenskom pomorcu 1939. istaknuta je uloga mornarice u predstojećem ratu slijedećim komentarem :»Pomorsko je naoružanje u sve većoj cijeni. Razumije se da snaga mornarice zavisi i od vrsnoće njihovog zapovjedništva od sposobnosti momčadi i od spretnosti eskadra da protivniku presijeku putove.»²² Istovremeno su u tom broju Jugoslavenskog pomorca prikazane poteškoće jugoslavenskog pomorstva izražene na skupštini druženja kapetana trgovačke mornarice održane u Splitu 1939.godine. Na skupštini su istaknute brojne poteškoće socijalnih i statutarnih prilika pomoraca na brodovima kao i problemi zaostajanja trgovačke mornarice u novim predratnim uvjetima te je zatraženo njihovo rješavanje uz pomoć državne administracije i državnih subvencija. Istovremeno je istom časopisu u povodu zahtijeva izraženog na skupštini pomoraca konstatirano slijedeće.» Naše brodarstvo je u kritičnoj situaciji. Naša broderska poduzeća su znatno pogođena nedostatkom prijevoza u prošloj godini a s druge strane povišenjem režijskih troškova. Uslijed nedostatka tereta vozarine su snižene od 40-50 posto. Zbog toga mala slobodna plovidba koja se sastoji pretežno od motornih jedrenjaka sa 100-500 tona nosivosti nalazi se u vrlo teškom prilikama koje traju još od vremena

²² Jugoslavenski pomorac 1939 br. 5-6

sankcija. Ovi jedrenjaci su bili uposljeni u prijevozu između naših i talijanskih luka ali je poslije sankcija Italija rezervirala te prijevoze isključivo za svoje brodove. Prijevozi morem su osim toga spali na našoj obali tako da ova plovidba jedva životari...Prema mišljenju predstavnika ove plovidbe stanje obalne plovidbe moći će se uravnotežiti tek novim ugovorima o subvenciji sa ministarstvom saobraćaja: U novom ugovoru o subvenciji trebat će voditi računa o inozemnim prugama naročito u vezi s Aleksandrijom što je važno za industriju cementa. Trebat će raspravljati o čitavom sistemu potrebnih pruga sa inozemstvom pa bi parobrodska društva trebala da se o tome sporazumiju s prinudnim privrednim udruženjima.»

Na istovremeno održanoj godišnjoj skupštini Prekomorske plovidbe prikazan je znatan višak prihoda što je bilo uglavnom posljedica dosta velikih havarija ratom zahvaćenih država. Slijedećih godina i na prekomorskoj plovidbi javile su se iste teškoće kao i na maloj obalnoj plovidbi, a i državne subvencije su izostale, pa je i ona dočekala rat u teškoćama još pritisnuta i ratnim razaranjima.

Značaj i važnost hrvatske trgovačke mornarice ilustrativno je izražena u komentaru u Jugoslavenskom pomorcu iz 1933. o teškom položaju u kojem se našla hrvatska trgovačka komarica u vrijeme gospodarske krize i krize pomorstva kada je oko 25 posto brodovlja bilo u raspremi, a neuposljeno ostalo 140 kapetana, 8 strojara i 430 mornara: "Kod razvoja naše mornarice nije nikakvu ulogu igrala naša vanjska trgovina, već se je moralo brodarstvo razvijalo neovisno od nje i tražilo većim dijelom zaposlenje u prijevozima između stranih država. Samo manji dio našeg brodovlja povezivalo je svoju sudbinu sa prijevozima domaćeg tereta. Ova okolnost ni malo ne može umanjivati važnost naše trgovačke mornarice za naš ekonomski napredak. Ona je nama donijela moralnih i materijalnih probitaka. Moralnih...što se naša zastava vije po svim svjetskim lukama. Materijalni...pruža mogućnost zarade našem obalnom pučanstvu iz kojeg se regrutiraju najbolji pomorci, a u državu se prema prilikama i mogućnostima uvozi vani zasluženi novac. Ni druga poduzeća nemaju za nacionalnu privredu većeg značenja...Neosporno je da su redovite parobrodske pruge veliki

promicatelji trgovine, i potstrekači za uspostavljanje trgovačkih veza sa trgovačkim središtima do kojih dolaze." Opće prilike i neprilike u pomorstvu pokazuje i činjenica da je još 1938. na konferenciji trgovačko obrtničkih komora istaknuto kako na primjer roba čeka mjesecima u lukama, jer nije na vrijeme carinjena, jer nema veza s drugim hrvatskim lukama, i kao uvijek žalba na nepovoljne željezničke tarife za razvoj luka. U prihvaćenoj je rezoluciji zatraženo subvencioniranje pomorstva u većoj mjeri, popravci luka, slobodne carinske zone u lukama, podjelu putničkog i teretnog prometa, efikasniju carinsku službu, smanjenje lučkih pristojbi, poreske i druge olakšice dugoj plovidbi, skladišta i bolje opreme luka, te bolje obrazovanje pomoraca, odnosno nautičkih škola, dakle skoro sve što je bilo potrebno za dobru trgovačku mornaricu i njeno funkcioniranje. I sama činjenica da nije nikada donesen pomorski zakon govori o problemima s kojima se pomorstvo i trgovačka mornarica morala u svojem poslovanju nositi. Usprkos svih tih poteškoća hrvatska trgovačka mornarica putovala je svim morima i zalazila ne samo u Sredozemlje i zapadno evropske već i južno američke, a ponekad i druge svjetske luke. Ali, nažalost bila je poznata i po preopterećenom radu i maloj plaći svojih mornara.»²³

²³ Jugoslavenski pomorac 1933 br.2

TURISTIČKA PUTOVANJA

Turizam je u hrvatskom priobalju i otocima imao svoju dugu i specifičnu tradiciju stoljećima. Naime, bogatiji građani iz primorskih gradova i otoka, pa i plemići iz unutrašnjosti su još u rimsko doba, a posebno u srednjem vijeku, gradili sebi ljetnikovce po otocima i u priobalju na istaknutijim mjestima prirodne ljepote ili strateški zaštićenim. Po izgradnji lijepih i velikih ljetnikovaca bili su poznati dubrovački i hvarski patriciji, ali je ljetnikovaca bilo i po drugim otocima i mjestima. U tim su ljetnikovcima vlasnici ljetovali ili zimovali i okupljali prijatelje, često i umjetnike i naučnike i druge znamenite ljude svojeg okruženja, pa su ljetnikovci bili često mjesta kulturnih događanja, dakako za uski krug uzvanika. Putnici namjernici ili posjetiocima nekih mjesta posebno s ljekovitim kupkama ili slično, odsjedali su u gostionicama koje su imale i sobe za noćenje-prenoćišta. One su bile i preteče turističke privrede. Turizam u modernom smislu javlja se krajem XIX i početkom XX stoljeća kada su bogatiji građani otkrili čari putovanja i luksuznog odmora te se počeli okupljati na mondenim kupalištima, ljetovalištima i zimovalištima. U takvim mondenim mjestima građani su manji ili veći hoteli, koji više nisu bili obične gostionice, već mjesta za dulji boravak i odmor.

S razvojem socijalnog zdravstvenog osiguranja i javnog zdravstva i lječilišta postaju posjećenija mjesta u koja ne dolaze samo bogati pacijenti, već i srednje imućni građani pa i radnici na liječenje i oporavak. Tada postepeno prodiere shvaćanje da je svakom čovjeku potreban takav rekreativni odmor kako bi očuvao zdravlje, a da bi mogao bolje raditi. To je bila osnovica tako zvanog «masovnog turizma», turističkih izleta ili putovanja iz zabave. Turizam i uopće

putovanja povećani su razvojem prometnih sredstava: željeznice, parobroda i automobila.

Zbog blage klime i lijepog pejzaža, posebno u Opatiju i Crikvenicu česti posjeti austro-ugarskog plemstva i bogatiji građana bili su uvodi u razvoj turizma u sjevernom Jadranskom primorju. Ta su mjesta postala glasovita po zračnim koridorima i pomagali u ozdravljenju tada vrlo raširenih bolesti dišnih putova, posebno tuberkuloze, i srčanih oboljenja. Iz tih se mjesta postepeno turizam kao privredna djelatnost širio po cijeloj Jadranskoj obali pa i putovanja po moru do udaljenih destinacija.

Turizam se kao privredna djelatnost postepeno razvija u međuratnom razdoblju. Poticaj mu je u 20-tim godinama dalo uvođenje obveznog socijalnog osiguranja radnika i nova grana zdravstva-javno zdravstvo, što je utjecalo na povećanje kapaciteta lječilišta, a konjunktura iz tih godina potaknula srednji građanski sloj na ljetovanja. U 30-tim godinama počinje se razmišljati o turizmu kao gospodarskoj djelatnosti što se odrazilo i u putničkom prometu. Da bi zadovolji turistički prijevoz u putničkom parobrodarskom saobraćaju nabavljeni su novi brodovi ili dotjerani stari kako bi putnicima bilo udobnije putovati duž jadranske obale ili po Mediteranu. Jadranska linijska plovidba je 1934.uvela posebnu liniju za turistička putovanja u Dalmaciju i Grčku. Jugoslavenski Lloyd je pak 1937.opremio dva velika luksuzna parobroda za turistički promet i turistička kružna putovanja po Sredozemlju na liniji Trst-Split-Aleksandrija, ali su bez državnih subvencija morali uskoro tu liniju ukinuti. Ulogu pomorskog prometa za turizam lijepo je objašnjena u Jugoslavenskom pomorcu iz 1937.slijedećim riječima: "Turizam je jedna od veoma atraktivnih grana naše privrede, a najvažniju ulogu ima pri tome na Jadranu naše obalno brodarstvo. Od ogromnog je stoga interesa da ovo naše brodarstvo bude u svakom pogledu što bolje opremljeno i potpomognuto kako bi moglo udovoljiti svim potrebama i zahtjevima

mnogobrojne turističke publike. Naša su sva obalna društva u cijelosti shvatila tu svoju važnu ulogu te se u svakom pogledu brinu i trude da putnicima pruže što bolji i suvremeniji komfor, naročito na dužim prugama kako bi putovanja bila što ugodnija. Naša su obalna društva u tu svrhu modernizirala i temeljito preuredila u tijeku minule godine nekoliko jedinica, a u prvom redu «Jadranska plovidba», s/s «Zagreb» i «Dubrovačka plovidba» s/s «Kumanovo» tako da ova dva društva danas raspolažu s desetak prvo razrednih i u svakom pogledu najmodernijih brodova koji mogu da se takmiče sa najboljim inozemnim brodovima obalnog prometa. Mnogobrojne pohvalnice i priznanja izražena našim obalnim društvima najbolje dokazuju kako i brodovi i služba koju vrše savršeno odgovaraju svim potrebama...Putnički promet između naših i svih važnijih luka Sredozemnog mora dobio je u minuloj godini još jači impuls zahvaljujući u prvom redu luksuznim parobrodima «Princesa Olga» i «Kraljica Marija», ovaj posljednji sada potpuno obnovljen i preuređen koji su se afirmirali u uspoređenju s najboljim stranim brodovima bilo to u vršenju slobodnih pruga bilo u turističkim putovanjima. U toku minule godine nadošli su još i putničko-teretni brodovi Plavnik Oceanije i Lovčen zetske3 plovidbe. Sve to doprinosi razvitku turističkog međunarodnog prometa između naših i inozemnih luka»²⁴

Međutim, turizam nije samostalna proizvodna djelatnost, već je ovisan o nizu vanjskih činioca koji uvjetuju njegovu uspješnost. Tako su razna zbivanja u 1937. omela uspješnost turističke sezone- devalvacija valuta, opća devizna ograničenja, zatvaranje Njemačke za putovanje u inozemstvo, svjetska izložba u Parizu i druge nevolje ili atrakcije koje su odvrćale turiste od Jadranskih destinacija. Slijedećih godina su uvjeti još otežani, zbog ratnih priprema pa i samog rata kad su turistička putovanja morem postala opasna, a izbijanjem i ratnih operacija potpuno prestala.

²⁴ Jugoslavenski pomorac 1937 br.9 čl. Pregled pomorstva u 1936..

Zanimljivo je spomenuti da je u nastojanjima da se poboljša udobnost putovanja turističkim brodovima pokušalo uvesti i "bez žične prometne veze s brodovima preko Splita", o čemu također izvještava Jugoslavenski pomorac iz 1939.godine. Jugoslavenski Lloyd imao je dva luksuzna broda za turističku plovidbu kupljena u inozemstvu, s velikom udobnošću za putnike, ali su oba bila malo upotrijebljena zbog navedenih poteškoća. U nastojanju da pridobiju što više putnika za turistička, putovanja udružile su se Jadranska plovidba i Dubrovačka te zajednički uspostavile 1937.svakodnevnu vezu s Venecijom, jer su preko Venecije uglavnom dolazili engleski turisti, ali su i te su linije obustavljene uskoro, zbog istih razloga. Kolika se važnost pridavala putovanjima turističkim brodovima pokazuje i napis iz Jugoslavenskog pomorca iz 1939.slijedeće: « Sve države pridaju najveću važnost turističkom prometu, budući da je to veoma važna grana nacionalne privrede. Nažalost mi u tome pogledu daleko zaostajemo premda imamo sve preduvjete da budemo na jednom od prvih mjesta. Borba za privlačenje stranaca od strane svih zemalja Sredozemnog mora svake godine je veća, pak je krajnje vrijeme da se i kod nas tome pitanju posveti veća pažnja, jer su sa odnosnom industrijom skopčani ne samo interesi naših obalnih brodarskih društava, već zapravo i životni interesi čitavog našeg primorja.» Ti su problemi ostali za rješavanje u poratnim godinama, samo je tada trebalo i obnoviti flotu, a ne samo organizirati putovanje.

ŽELJEZNIČKI PROMET

Željeznica kao prometno sredstvo za prijevoz putnika i tereta proradila je u prvoj polovini XIX st. te imala presudnu ulogu za industrijalizaciju i uopće ekonomski razvoj pojedinih zemalja. Brzi i jeftini željeznički saobraćaj višestruko je djelovao na razvoj sveukupnog gospodarstva i posebno industrije. Željeznički prijevoz omogućavao je brži i svrsi shodniji dovoz sirovina i nakon njihove prerade prijevoz gotovih proizvoda do tržišta i na taj način utjecao na povezivanja proizvodnje i trgovine, pronalaženje novih tržišta i njihovo povezivanje. Također je omogućavao prijevoz poljoprivrednih proizvoda i ostalih lako pokvarljivih roba na udaljena tržišta. Željeznicom se moglo prevoziti raznu robu u velikim količinama na velike udaljenosti, neovisno o vremenskim uvjetima.

Željeznički promet, kao i ostale vrste saobraćaja, omogućavao je i lakše širenje inovacija u proizvodnji, osnivanje novih naselja i širenje gradova te razmjenu raznovrsnih kulturnih dobara, podizanje kulturnog i životnog standarda stanovništva. Prometna sredstva-željeznice, parobrodi, poštansko-telegrafska služba, automobili svih vrsta i avioni-bili su proizvodi tehničkog napretka XIX i XX st., a sami su poticali taj razvoj svojim djelovanjem i djelatnostima. Brzina, točnost i efikasnost, koje su osnovne osobine tih prijevoza, djelovale su na trgovinu, a preko nje i na druge gospodarske djelatnosti. Tako je razvoj prometnih sredstava mijenjao i način života ljudi u cjelini, mada postupno i ne svugdje jednako.

Željeznički saobraćaj je u XIX i prvoj polovini XX stoljeća, a i kasnije, iako manje s razvojem drugih prijevoznih sredstava, postao sastavna komponenta društvenog, političkog i sigurnosnog sustava svake države te je imao u svakom pogledu strategijski značaj. Saobraćaj pa i željeznički je trebalo i pravno kodificirati, te su donošene i posebne vrste zakona za svaki vrstu, što je značilo da je djelovao i na unapređenje zakonodavstva u cjelini. Prednosti željezničkog prometa i izgradnja željeznica najviše je pridonijela stvaranju ekonomsko-nacionalnih područja i nacionalnih ekonomija. Željeznički saobraćaj je omogućio povećanje potrošnje i ujednačavanje cijena robe, te utjecao na standard stanovništva, bitno utjecao na povećanje rentabilnosti cijele privrede na nacionalnim i globalnim razinama.²⁵

Željeznica kao posebno sredstvo povezivanja prostranstava bila je među modernim tehničkim saobraćajnim sredstvima prva i naj efikasnija, ali i na naj specifičnija. Ona je to bila u prvom redu zato, jer je odvijanje željezničkog prometa zahtijevalo vrlo složenu organizaciju rada, više vrsnu službu održavanja te posebnu mehanizaciju vuče kao i izgradnju željeznih tračnica za prometanje. I sistem tračnica sadržavao je posebnu organizaciju koja je sadržavala signalizaciju i održavanje tračnica. K tome je bilo i više vrsta tračnica po širini, što je činilo željeznički saobraćaj još složenijim. Sistem vuče vagona bio je također posebna organizacija rada koja je obuhvaćala rad lokomotiva, razne vrste vagona: za prijevoz putnika, za prijevoz stoke, za razne vrste tereta-otvorene i zatvorene vagone-, vagoni za specijalne tarete-ledare, cisterne i druge. Uz sve te tehničke složenosti željezničkog

²⁵ Jubilarna knjiga željeznica Kraljevine Jugoslavije, Beograd, 1929

prometa trebalo je sastaviti i vozni red vlakova, što je pak bila posebna služba, kao i određenu tarifnu politiku i cijene prijevoza, kojima bi željeznica bila ekonomično poduzeće. Stoga je željeznica po svojoj ekonomskoj strukturi bila složeno privredno poduzeće sa svojim potrebama i financijama, a imala je i nacionalnu ekonomsku i sigurnosti stratešku važnost, pa je na određeni način bila uvijek u svojem djelovanju kao i poslovanju bila vezana uz javne vlasti, naj češće na državnu administraciju. Organizacija željezničkog prometa bila je u svojoj organizacijskoj i ostaloj strukturi i značaju podjednaka u svim zemljama, samo se razlikovala po obimu poslovanja i tehničkoj opremljenosti.

Prva željeznička pruga u hrvatskim zemljama sagrađena je od Siska preko Zagreba do Zidanog mosta i puštena u promet 1862 godine. Ona je bila dio kombiniranog riječnog, željezničkog i pomorskog prometa: Savom do Siska, željeznicom do Zidanog mosta, gdje se kao ogranak nadovezivala na željezničku prugu Beč-Trst pa se od Save moglo doći do morske luke u prijevozu ljudi i roba. Iako sporedna pruga, ona je za hrvatsko, posebno slavonsko, gospodarstvo imala ogromno značenje, jer je otvarala transverzalni put od Crnog do Jadranskog mora i povezivala balkansko! i zapadno-evropsko tržište. Već nakon tri godine tj.1865 otvorena je za promet željeznička pruga Zagreb-Karlovac kao početak izgradnje transverzale sjever jug, kako bi povezivala srednje evropski prostor s Jadranskim morem preko hrvatskih jadranskih luka. Daljnju izgradnju te transverzale znatno su odredili i nailazeći politički događaji. Naime, 1867. preuređena je Habsburška monarhija u dualistički organiziranu državnu zajednicu, a hrvatske pokrajine podijeljene upravno tako da su pokrajina Istra i Dalmacija pripale

austrijskom dijelu države a Hrvatska i Slavonija ugarskom. Mađarska privreda tražila je izvozni put na more i odabrala za svoju izvoznju luku Rijeku pa je ona dobila i status slobodne luke, što je odredilo i nastavak izgradnje transverzale od Karlovca prema moru. Iste godine kada je sklopljena Austro-Ugarska nagodba-1867. Ugarski parlament je usvojio zakon o izgradnji željezničke pruge Budimpešta -Rijeka, i ona je dogotovljena u rekordnom roku od 6 godina-1873.godine. Prva dionica Budimpešta-Hatvani-Žakanj-Zagreb puštena je u promet već 1870. i uklopljena u mrežu mađarskih željeznica Magyar-Kiralyi allamvasutak-Kraljevske ugarske državne željeznice, a zatim je u slijedeće tri godine izgrađen nastavak od Karlovca do Rijeke te na isti način uklopljen u jedinstveni sustav mađarsko-hrvatskih željeznica. Grad Rijeka sa svojim pridruženim komunama-predgrađima-, imala je kao slobodna luka poseban upravni status i komunalno uređenje od ranije i uspjela je uspostaviti neposrednu podložnost ugarskoj državi kao corpus separatum te bila izvan hrvatske upravne jurisdikcije i zakonodavstva.

Druga transverzala preko hrvatskih zemalja za koju je bila zainteresirana hrvatska privreda, išla je od zapada prema istoku kroz sjevernu Hrvatsku i Slavoniju do granica sa Kraljevinom Srbijom, odnosno do Zemuna, dovršavana je duže i u više etapa. Prva dionica od Siska do Slavanskog broda završena je 1877. i račvala se od Broda u nekoliko pravaca: Brod-Dalj te nadovezala na liniju Sisak-Debrecin i nastavkom Inđija- Mitrovica te Novi Sad-Zemun. Tako je mrežom željezničkih pruga preko Slavonije i Vojvodine odnosno od Siska preko Novog sada uspostavljena veza Zagreb-Sisak-Zemun. Ti su ogranci po Slavoniji i Vojvodini nazivani i Krajiška željeznica. Navedene transverzale ostale su više desetljeća okosnica na koju su nadovezivane manje lokalne

pruge, uglavnom uskotračne, na osnovu tzv. vicinalnog zakona. Prva takva željeznica bila je Barč-Daruvar-Pakrac, puštena u promet 1885., zatim već slijedeće godine tzv. zagorska pruga Zaprešić-Varaždin te još nekoliko drugih, koje su se kao sporedne pruge na njih nadovezivale. Osim njih bilo je i privatnih industrijskih željeznica, koje su služile za prijevoz sirovina ili robe od i do tvornica.

Do 1911. bilo je u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji sagrađeno 2.140 km građevinske dužine pruga, od čega 870 u vlasništvu državne administracije, 860 km vicinalnih, odnosno u privatnom vlasništvu, a pod upravom državnih željeznica, te oko 400 km privatnih industrijskih željeznica. To je iznosilo 0,3 km na 1.000 stanovnika i bilo je oko 20 posto manje nego u Mađarskoj. Rasprostranjenost željezničke mreže 1910. u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji po županijama pokazuje slijedeća tablica.²⁶

Željeznička mreža u Hrvatskoj i Slavoniji koncem 1908.

Županije i gradovi	DULJINA PRUGA U KILOMETRIMA			na 100 km.
	ukupno	državnih	vicinalnih	
Bjelovarsko-Križevačka	202.7	68.8	138.5	4
Ličko-krbavska	0	0	0	0
Modruško-riječka	161.3	161.3	0	3.3
Požeška	424.1	262.8	110.9	8.6
Srijemska	259.7	126.6	133.1	3.8
Varaždinska	127.7	2.8	124.9	5.2
Virovitička	415.4	51.8	158.1	8.6
Zagrebačka	395	173.3	105.8	5.5
Grad Zagreb	15.5	8	0	23.5
g.Varaždin	7.3	0	7.3	10.9
g.Osijek	20	11.4	8.6	35.1
.g.Zemun	13.5	13.5	0	24.1
Hrvatska i Slavonija	2.042.2	880.3	787.2	4.8
Mađarska	16.904.2	6.961	7.166.1	6

²⁶ Prema Izvještajima Zagrebačke Trgovačko-obrtničke komore (dalje TOK) za godinu 1910 i Statističkog godišnjaka Kraljevina Hrvatske i Slavonije, Zagreb, za 1910.godinu

Županije i i gradovi	Ukupna dužina pruga	državnih	Vicinalnih	km. površine	stanovnika
Bjelovarsko Križevačka	235.2	68.8	162.9	4.7	1 70.8
Modruško-riječka	171.3	152.5	18.8	3.5	74.1
Požeška	306.0	134.8	110.6	6.2	115.7
Srijemska	401.9	254.2	147.7	5.9	101.8
Varaždinska	127.6	2.8	124.8	5.2	43.5
Virovitička	466.5	51.8	171.5	9.7	193.6
Zagrebačka	367.5	173.1	105.5	5.1	71.4
Grad Zagreb	15.8	8.0	-	23.9	20.0
Grad Varaždin	7.4	-	7.4	11.0	55.0
Grad Osijek	26.5	11.4	12.8	46.5	34.9
Grad Zemun	13.6	13.6	-	24.3	80.8
Slavonija	2.139.4	871.0	862.1	5.0	81.7
Mađarska	18.509.7	7.243.9	3.371.3	6.6	101.5

Željeznička mreža u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji bila je projektirana i građena tako da je povezivala u glavnim pravcima te krajeve sa Budimpeštom i po Slavoniji veleposjede za izvoz poljoprivrednih proizvoda. Osim industrijskih pruga koje su služile uglavnom za izvoz sirovina, posebno drvene građe za neke tvornice, najviše u Belišću. Ostale takve pruge nisu povezivale industrijska središta u tim pokrajinama i tako su otežavalo njihov razvoj. Bio je to jedan od načina kako ja mađarska industrija suzbijala konkurenciju i razvoj hrvatske industrije. Raštrkanost željezničke mreže u Slavoniji pokazuje i slijedeća tablica njihove izgradnje i lokalni značaj po rasprostranjenosti i konstrukciji:²⁷

²⁷ Isto

Prometna duljina željeznica za javni promet i njihove postaje u Hrvatskoj i Slavoniji 1910. godini

željezničke prometne linije	Uprava	god.početka	km u Hrvatskoj i Slavoniji			priv.pod drž. priv.pod pr.upravom
			Gradnje	duljina u km	stanica	
Ujdombavari-Osijek-Drav.most-Dalj	državna	1866	24	5	1	
Budapest-Drnje-Dravobala-Zgb-Rijeka	državna	1865	330	39	12	
zid.most-S.Marof-Zagreb-Sisak	Privatna	1862	77	5	6	Pp
Sunja-Volinja-Dobrljin	Državna	1882	20	4	0	
Budapest-- Petrovaradin-	n-Zemun-Bgd. Državna	1882	73	10	2	
Barcz- Lukač-Pakrac	privatna	1882	86	9	1	Pp
Suhopolje-Slatina	Privatna	1885	21	4	0	Pp
Bastaji-Končanica-Zdenci	Privatna	1885	15	2	1	Pp
Zabok-Krapina	Privatna	1886	17	3	1	Pd
Zagreb-Varaždin	Privatna	1886	91	16	3	Pd
Strizivojna-Vrpolje-Šamac	Državna	1879	21	4	0	
Ruma-Vrdnik	Državna	1889	21	3	0	
Sisak-Sunja-Brod	Državna	1882	154	18	4	
Varaždin-Golubovec	Privatna	1890	34	6	3	Pd
Indija-Savska obala-Vinkovci	Državna	1883	116	19	4	
Vinkovci-Gunja-Brčko	Privatna	1886	62	8	0	Pd
Osijek-N.Kapela-Batrina	Privatna	1893	108	17	6	Pd
Pleternica-Požega	Privatna	1895	13	3	0	Pd
Szentlorenz-Noskovci-Našice	Privatna	1885	57	10	1	Pd
Szeged Rokus-Erdut-Vinkovci-Brod	državna	1870	96	13	7	
Dugo selo-Novska	Privatna	1897	85	10	3	Pd
Banova jaruga-Pakrac	Privatna	1897	31	5	1	Pd
Pecz-(Peč)-Donji miholjac	Državna	1890	3	1	0	
Osijek-Belišće-Noskovci	Privatna	1890	82	20	1	Pp
Belišće-Prandžanovci	Privatna	1890	22	4	0	Pp
Križevci-Bjelovar-Virovitica	Privatna	1894	91	16	2	Pd
Ruma-Klenak	Privatna 1901	1901	31	6	0	
Vinkovci-Županja-Savska obala	Privatna	1901	34	7	1	Pd
Zagreb-Samobor	Privatna	1901	20	5	7	Pp
Osijek-Đakovo-Vrpolje	Privatna	1905	48	10	0	Pd
Humljani-Slatinski drenovac	Privatna	1907	7	3	0	Pp
Mislavac-Orehovica	Privatna	1907	6	2	0	Pp
Moslavina-Čećinci-Voćin	Privatna	1907	56	15	0	Pp
Caprag-Vrgin Most-Caprag	Privatna	1903	103	21	2	Pd
Ujvidek-Petrovaradin-Beočin	Privatna	1908	18	5	0	Pd
Virje-Kloštar	Državna	1909	14	3	2	
Osijek-Vinkovci	Privatna	1910	34	9	0	Pd

Austrijska vlada isprva se nije zanimala za željeznički promet u Dalmaciji, ali nakon okupacije Bosne i Hercegovino otpočelo je užurbano povezivanje Dalmacije s njenim zaleđem kako bi se novostečene pokrajine brže i čvršće uklopile i povezale s ostalim austrijskim posjedima. Godine 1885. puštena

je u promet pruga Mostar-Metković kao nastavak pruge Sarajevo-Metković u dužini 43 km, a nastavak Uskopolje-Gruž u dužini 17 km. istom 1903. Obje su bile uskotračne i sagrađene uglavnom zbog strateških razloga, mada su uskoro imale i veliku ekonomsku važnost za izvoz i uvoz iz južnih dalmatinskih luka u njihovo zaleđe.

U sjevernoj Dalmaciji željeznička je mreža imala više ekonomski značaj i trebala je povezivati srednju Dalmaciju s njezinim zaleđem i preko Bosne unskom prugom i sa sjevernom Hrvatskom odnosno Slavonijom. Dalmatinskih privrednici su željeli takvu povezanost već sredinom XIX st., ali prva pruga otvorena za promet istom 1877. na relaciji Šibenik-Perković-Siverić i godinu dana kasnije uspostavljen je spoj od Siverića do Splita te istom nakon 10 godinu do Knina. Bila je to uskotračna pruga od Knina do Splita u dužini od 102 km, a istom nakon 30 godina, je produžetak sagrađen od Knina preko Gračaca do Ogulina te je bila ogranak željezničke transverzale Budimpešta-Zagreb-Rijeka. Taj je ogranak nazivan i "licka pruga". Drugi smjer povezivanja sjeverne Dalmacije sa zaleđem trebao je ići preko Bosne dolinom rijeke Une i nazivan je "unska pruga". Do prvog svjetskog rata izgrađena je samo dionica Split-Sinj u duljini od 53 km uskotračne pruge, a do završetka cijelog sistema unske pruge prošlo je više desetljeća. To ja bilo u jugoslavenskoj državnoj zajednici pa su prvobitnom projektu pridodani smjerovi prema istočnim dijelovima države i preko Sarajeva povezana je s jedne strane sa Slavonskim Brodom i Zagrebom, a s druge cijelim sistemom lokalnih pruga s Beogradom.

Do ujedinjenja hrvatskih zemalja s ostalim jugoslavenskim narodima u zajedničku državu Srba, Hrvata i Slovenaca

1918.godine u hrvatskim pokrajinama je izgrađen jedan raštrkani željeznički sustav, koji je bio više u funkciji mađarskih i austrijskih političkih i ekonomskih interesa nego povezivanja hrvatskih zemalja i interesa razvoja hrvatskog gospodarstva i saobraćajnog povezivanja.

Male lokalne željezničke pruga bile su uglavnom lokalnog značaja i vicinalne, odnosno mješovitog vlasništva. Sagrađene su od raznih društava, ali su bila podvrgnute u poslovanju državnim željeznicama. To su bili slijedeći smjerovi: Osijek-Đakovo-Vrpolje- Vinkovci-Županja-Savska obala, zatim Sjeverna dravsko-Savska željeznica, Istočna savsko-dravska željeznica, Petrovaradin-Beočin, Barč-Pakrac, Baroš-Pakrac, Križevci-Bjelovar-_Virovitica-_Boroš, Lonjska željeznica: Križevci-Bjelovar-Virovitica-Boroš, Lonjska željeznica: Ruma-Klenak, Slavonske lokalne željeznice: Szentlorincz-Slatina-Našice, Varaždin-Golubovec, Vinkovci-Brčka, Zagreb-Samobor. To su bile uskotračne željeznice, koje će kasnije uglavnom zamijeniti ceste, i prevozile su ljude i robu, godišnje od sto do četiristo tisuća putnika. Najviše se prometovalo slavonskim željeznicama, a roba je prevoženo-od 10 do 300 tisuća tona u istim omjerima. Željeznice u Hrvatskom zagorju su bile uglavnom putničke.

Izgradnja željeznica i njihovi smjerovi bili su, uz ostalo, stalno razlog hrvatsko-mađarskih sukoba. Na takvu strukturu povezivanja željezničkih smjerova koja je odgovarala mađarskim industrijalcima i veleposjednicima, kojih je bilo u Slavoniji dosta, izgrađivane su i željezničke postaje prema subjektivnim interesima pojedinaca i skupina, a ne naselja i većine seoskog i gradskog stanovništva. Tako je na primjer bio veliki prigovor izgradnji zagrebačkog glavnog kolodvora, zbog

njegove lokacije, koja je već tada pokazivala da otežava širenje grada prema jugu.

Osim što je mađarska vlada provodila centralizaciju države utječući na izgradnju željezničkih smjerova i vrsta pruga, ona je u upravu željeznica centralizira u Budimpešti, a u Zagrebu je bila samo podružnica i svi važniji problemi pa i prijevozne cijene rješavane su u Budimpešti. Tamo je određivana i tarifna politika po kojoj su cijene prijevoza na dulje relacije bile znatno niže nego na kratke, pa je bilo jeftinije prevoziti robu ili putovati od Budimpešte do Rijeke nego od Zagreba do Rijeke, iako je udaljenost bila znatno manja, što je izazivalo stalno nezadovoljstvo i političke polemike. Vrhunac centralističke mađarizatorske politike na hrvatskim željeznicama bio je mađarski službeni jezik.

Iako je Hrvatska imala po Hrvatsko-Ugarskoj nagodbi teritorijalnu autonomiju, između ostalog i jezičnu, što je značilo hrvatski službeni jezik, mađarska vlada je posebnim zakonom- Željezničarskom pragmatikom -ozakonila mađarski jezik na svim željeznicama u zajedničkoj državi pa je to provodila i u hrvatskim zemljama. U praksi ja to značilo i komunikaciju na mađarskom jeziku u vlakovima s putnicima, kao i pri otpremi robe i svim drugim poslovima. Na postajama su bili posebni prevodioci koji su pisali dopise, sprovodne listove i ostalu administraciju putnicima i pošiljaocima kao i primaocima roba i to su naplaćivali. Pri tome je bilo i velikih zloupotreba, nesporazuma i kratko rečena svakodnevnih sukoba i svađa oko prijevoza roba i putnika, kako na stanicama tako i u vlakovima.²⁸ Namještenici su morali znati mađarski jezik pa su

²⁸ U jednom takvom sukobu oko službenog jezika na vlakovima stradao je i Stjepan Radić, jer nije htio pokazati kartu konduktoru kada ga je to pitao na mađarskom jeziku i uporno to ponavljao kada su to pitali pa je izbačen iz vlaka (u punoj brzini od 20 km. na sat). Stjepan Radić je u to vrijeme stanovao u Bedekovčini, jer u Zagrebu nije mogao dobiti stan, zbog svojeg političkog oponiranja

pretežno zapošljavani Mađari na sva važnija upravna mjesta. Kratkotrajna vladavina Hrvatsko-srpske koalicije 1906-7. nije taj problem mogla riješiti, mada je sklopila politički dogovor s mađarskom koalicijom, tada u Mađarskoj na vlasti. Mađarska koaliciona vlada je i obznanila željezničarska pragmatika i njeno odlučno odbijanje da izmijeni taj zakon bio je i glavni razlog pada vlade Hrvatsko-srpske koalicije u hrvatskoj. Dakako da u takvim okolnostima ni stalni pokušaji zagrebačke i osječke TOK da se izmjeni taj zakon, kao ni svakodnevni zahtjevi za promjenom željezničke tarife za prijevoz robe i putnika po hrvatskim zemljama nisu imali uspjeha. U Izvještaju zagrebačke TOK iz 1910. istaknuto je da "...željezničko pitanje ostaje ono oko kojeg se kreće cijela ovo zemna narodno-gospodarstvena politika.., te se jednako tiču proširenja i usavršavanja željezničke mreže kao i administrativnog i komercijalnog poslovanja. Tu se u prvom redu ističu jezična pitanja koja se kao crvena nit provlači od davnine kao najteža tegoba... S tim u svezi stoji davni, ali uvijek aktualni prijedlog ovozemnih gospodarskih krugova da se za Hrvatsku i Slavoniju ustroji posebno ravnateljstvo sa sjedištem u Zagrebu uz široki djelokrug koji bi se sastojao u samostalnoj željezničko-prometnoj politici, zasebnom obračunavanju željezničkih prihoda i posebnom voznom parku sa strojevima, a uz to postepenim uvođenjem ovozemnih pripadnika kao namještenika svih službenih činova, sjedište pak svih željezničkih poduzeća u Hrvatskoj i Slavoniji trebalo bi prenijeti u njihovo zakonito i naravno sjedište Zagreb...Trgovački promet i industrijski pokret u Hrvatskoj i Slavoniji podrezan je u svojim glavnim žilama, zbog nepovoljno udešenih tarifa te nedostatnog uvažavanja

mađarizatorskoj i austrijskoj politici, kao što nije htio ni u jugoslavenskoj državnoj zajednici njezinoj unitarističkoj politici.

specifičnih gospodarskih potreba kod ustanovljavanja tarifskih pogodnosti. Ova sredstva doprinijela su najviše zamjernom razvitku trgovine i industrije u Mađarskoj pa već postulat pravednosti zahtijeva da se i na Hrvatsku primjenjuje jednaki postupak." ²⁹ Mađarska vlada nastojala je koncentrirati sav željeznički promet sjever jug, ali hrvatski privrednici su tražili i transverzalna povezivanja hrvatskih sjevernih pokrajina kako prema slovenskim tako i balkanskim zemljama, a što je mađarska vlada nastajala prebaciti putem Budimpešte. Zagrebačka TOK tražila je izgradnju tzv. ličke pruge, odnosno povezivanje s Dalmacijom preko Splita. Izgradnja te pruge započeta je, ali je završena istom u međuratnom razdoblju.

Za izgradnju željeznica i cijelog sistema voznog parka, kao i odražavanja pruge, bili su potrebni veliki investicioni kapitali koje hrvatsko gospodarstvo nije imalo pa je i zato ovisilo o mađarskom kapitalu, koji je investiran u željeznice po hrvatskim zemljama ili o austrijskom, uglavnom stranom. Osim industrijskih željeznica, koje su gradile neke tvornice, a i one su bile u vlasništvu kapitala iz drugih zemalja Habsburške monarhije. Iako je većina željeznica bila izgrađena i državnim investicijama, a to znaci i hrvatskim financijskim sredstvima, ipak hrvatska vlada i gospodarstvo nisu imali pravo sudjelovanja ni u kreiranju željezničke politike ni njenom financijskom iskorištavanju po hrvatskim pokrajinama.

U Zagrebu i nekoliko većih postaja bilo je i nekoliko radionica za remont i popravak lokomotiva i vagona, a zatim je

²⁹ Izrazi Hrvatska i Slavonija koji se u predratno vrijeme, odnosno u vrijeme austro-ugarske vladavine hrvatskim zemljama, upotrebljavao se kao posljedica rasporeda uprave u hrvatskim pokrajinama i bio je politički relikv iz vremena osmanske okupacije istočnik hrvatskih pokrajina pod osmanskom vlašću i posebnog statusa Vojne krajine pa je pod vlašću hrvatskog sabora bio samo područje istočne hrvatske koje je bilo slobodno od okupacije. I nakon oslobođenja zaposjednutih područja ostao je u političkom rječniku pojedinačni naziv hrvatskih pokrajina kao Hrvatske, Slavonije i Dalmacije i istom je ujednačeno najprije u oblasti Banovina Hrvatska 1939 i definitivno u Republici Hrvatskoj.

u međuratnom razdoblju izgrađena u Slavonskom brodu i tvornica vagona.

S ogorčenjem i neuspjehom dogovaranja s mađarskom vladom u gospodarskim i posebno željezničkim pitanjima dočekan je prvi svjetski rat i iskorištena prva prilika pod kraj rata da hrvatski Sabor raskinu sve veze s Ugarskom državom i istupi iz Habsburške monarhije, koja je dokinuta kao državna zajednica. Željezničko pitanje i problemi izgradnje željezničke mreže u hrvatskim pokrajinama bili su također značajni za takav razvoj političkih zbivanja i odluka.

Izgradnja željezničke mreže i u međuratnom razdoblju nastavljena je s velikim poteškoćama zbog više razloga. Po Saint- Germanskom i Trijanonskom mirovnom ugovoru novonastaloj državi Srba, Hrvata i Slovenaca pripale su željeznice na njezinom području, koje su ranije bile u vlasništvu Austro-Ugarske države. Te su željeznice uslijed dotrajalosti i ratnih okolnosti bile dosta oštećene, iako nisu bile na područjima ratnih sukoba kao željeznice u Srbiji, koje su i porušene. Osim toga bilo je i drugih poteškoća: heterogenost željezničkih sistema nastala spajanjem nekoliko željezničkih sustava izgrađenih u ranijim odijeljenim državnim područjima, pravci željezničke mreže nisu bili međusobno povezani u novim državnim granicama, kolosijeci neujednačeni, dotrajali ili istrošeni, a isto i skretnice. Kolosijeci su bili sastavljeni od više tipova šina i zbog velike upotrebe za vrijeme rata lako lomljivi, pogotovo pod većim opterećenjima, uslijed čega su u prvim poratnim godinama vlakovi često iskliznuli na otvorenoj pruzi. U željezničkom prometu je sve do 1926. vladao kaos pa je državna administracija preuzela administrativnim mjerama osposobiti organizaciju. U tom cilju je 1923. izrađen pravilnik

o rasporedu vožnje i obnovi željezničkih postrojenja. U tu svrhu ustrojena je Generalna direkcija državnih željeznica kao centralna administracija, kojoj su ostale podložne oblasne direkcije, pa je u narednim godinama ostalo nesuglasje među njima, što je prekinuto 1929. novim zakonom o centralnoj upravi po kojem je Direkcija dobila potpunu centralizaciju upravljanja željeznicom i bila podvrgnuta izravno ministarstvu saobraćaja sa sjedištem u Beogradu. Uporište te odluke bilo je stajalište međunarodne željezničke konvencije iz 1928. po kojoj je reguliran međunarodni promet putnika, prtljage i roba. Ostalo je i dalje za rješavanje pitanje trasiranja pruga i njihovo povezivanje u cijeloj zajedničkoj državi i financiranje izgradnje infrastrukture kao i trasiranje pruga. Te su rasprave trajale i ranije već od 1920. te je 1927. obznanjena uredba o građenju novih željezničkih pruga i prema potrebama povezivanja kako u zemlji tako i s morskim i riječnim pristaništima. U hrvatskim pokrajinama dosta je malo predviđeno, a zatim i dograđeno uglavnom vicinalnih željeznica.³⁰

Obnova i rekonstrukcija željeznica zahtijevala je velika novčana sredstva. Raspoloživih privatnih kapitala nije bilo, a državna administracija nije mogla sakupiti dovoljno sredstava za te poslove, posebno ne u poslijeratnim inflatornim godinama. Stoga je državna administracija problem financiranja željeznica rješavala kreditima kod Narodne banke, međunarodnim kreditima, unutarnjim zajmovima i od sredstava ratnih reparacija. Pokušaj da se financiranje prometnica, posebno željeznica, pokrije unutarnjim zajmom od 500 milijuna dinara (tz. 7 postotnim zajmom), samo je djelomično uspio pa je veći dio sredstava za

³⁰ Godišnjak jugoslavenskih državnih željeznica 1931-32, Beograd 1932

popravke i rekonstrukcije željeznica namican od izvanrednih budžetskih sredstava kod Narodne banke i (u iznosu od 300 miliona dinara 1921) te kredita američke banke Blair. Taj zajam podignut je kod jedne američke banke, ali je teško realiziran, samo je djelomice-jedna transa do kraja 20-tih godina, a i to nije u cjelini potrošeno na željeznice, već za pokriće povremenih dugova državne administracije kod Narodne banke.

Inozemnog kapitala bilo je uglavnom u vicinalnim željeznicama, investiranog u predratno vrijeme, stoga je u njima bilo najviše njemačkog i mađarskog kapitala. Bilo ga je u prugama Samobor-Zagreb (belgijskog), zatim Caprag-Karlovac, Čakovec-Zagreb, Zaprešić-Čakovec, Zabok-Krapina te Varaždin-Golubovec. U tim je prugama bilo mješovitog inozemnog kapitala i državnog jugoslavenskog, nakon njihove nacionalizacije. Strani je kapital i dalje zadržao temeljne akcije, ali zbog nesređenih političkih prilika nije bio zainteresiran za nova ulaganja. Značajno je da nije bilo zanimanja domaćeg pa ni lokalnog stanovništva za ulaganja u izgradnju željeznica, mada su takvi planovi postojali još u predratno vrijeme. Tako je pruga Zagreb-Varaždin trebala biti sagrađena uz učešće kapitala stanovništva na toj relaciji, ali zbog nedostatnog interesa morala je mađarska državna željeznica svojim kapitalom dogotoviti tu prugu. Razlozi takvog pasivnog odnosa stanovništva bili su više vrsni-od nepovjerenje u akcije kao oblik štednje do nedostatka raspoloživih kapitala, jer su to bili siromašni i pasivni krajevi. Nedostatak domaćeg kapitala i još više nepovjerenje u akcijski sistem udruživanja kapitala i štednje na taj način, bili su razlogom da je i u međuratnom razdoblju državna administracija bila glavni investitor

revitalizacije i dalje izgradnje željezničke mreže.

U vicinalnim željeznicama se kao investitor javljaju i pojedine općine, često primorane da kupuju akcije vicinalnih d.d. društava, a ostalo je pušteno u slobodnu prodaju kao prioritetne akcije pa su ih najviše kupovali strani ulagači. Tako su vicinalne željeznice obnovljene uz pomoć državnih zajmova, općinskih ulaganja i djelomično inozemnog kapitala kako to pokazuje slijedeća tablica:³¹

VICINALNE ŽELJEZNICE 1919

Linije	Sjedište Društva	Izdana Koncesija	ukupna dužina u km.	u državi		većinski Kapital	ranije u Eksploataciji	U mil.kruna		U milionima kruna
				u %	SHS			Tip ekspl.	Investirani Capital	
Barč-Pakrac	Budimpešta	1884	121.9	98.6	austrijski	Južne željez.	Ugovora % bruto	21	9.8	
Čakovec-Zagreb	Zagreb	1882	114.83	100	njemački	mađ.drž.želj.	Zakup %bruto	9.2	4.9	
Križevci-Bj.-Vir.- Barč	Zagreb	1893	199.12	100	mađarski	Isto	prih.	21.9	7.9	
Lonjskopoljska	Zagreb	1896	113.99	100	Isto	Isto	Isto	8.4	2.9	
Peč-Donji Miholjac	Budimpešta	1912	4.95	10.4	Isto	Isto	Isto	0.6	0.2	
Podravska	Budimpešta	1910	39.12	28.98	Isto	Isto	Isto	4.1	1.2	
Slavonska	Zagreb	1892	131.91	100	Isto	Isto	Isto	12.4	4.2	
Varaždin- Golubovac	Zagreb	1886	36.47	100	holandski	Isto	Isto	2.6	1.2	
Vinkovci-Brčko	Beograd	1884	53.79	100	mađarski	Isto	Isto	4.8	2.1	
Zabok-Stubica	Zagreb	1916	10.8		njemački	Isto	Zakup	1.3	0.4	

Poslije rata je trebalo obnoviti i vozni park, jer je zbog istrošenosti bio gotovo neupotrebljiv. U voznom parku je bilo mnogo raznovrsnih lokomotiva i vagona: mađarskih, austrijskih, srbijanskih i drugih, približno 120 tipova. Bilo je mnogo pokvarenih vagona za koje nije bilo rezervnih dijelova za popravak, jer su tvornice koje su ih izradile ostale izvan granica nove države. Veliki broj takvih vagona stajao je na

³¹ Jubilarna knjiga državnih željeznica Kraljevine SHS, Beograd, 1929.

postajama i po kolosijecima, zakrčivao promet pa služio i kao nastambe beskućnicima, a istovremeno je nedostajalo vagona svih vrsta za prijevoz putnika i robe. U njima su često stanovali željezničari sa svojim porodicama, zbog visokih najamnina za stanove, te razni radnici i drugi. Popravljanje vagona kao i lokomotiva bilo je otežano raznovrsnošću tipova njihove izrade, što je donekle bilo otklonjeno kada je proradila tvornica vagona i lokomotiva u Slavonskom brodu.

Do 1923. bili su koncentrirani svi upravni i tehnički poslovi na željeznicama za cijelu državu, što je također otežavalo popravke i tehničko održavanje željeznica. Od navedene godine je izvršena preraspodjela po teritorijalnoj osnovi, ali tako da je Glavna direkcija ostala u Beogradu, a po oblastima područne oblasne sekcije. Generalna direkcija je imala tri odjela- građevinsko, mašinsko i saobraćajno, što je omogućilo razdiobu posla, a pojedine oblasne sekcije samo radionice za neophodne popravke, jer je ostala i dalje tehničko-razvojna centralizacija u Beogradu. Tada je zatraženo i dobiveno na račun ratnih reparacija 470 lokomotiva, 750 vagona i 130 tisuća km. teških šina. S time je otpočela rekonstrukcija dotrajalih šina, usklađivanje kolosijeka i izgradnja novih. Do kraja 20-tih godina bilo je izgrađeno ili popravljeno oko 1.500 km željezničkih pruga, uglavnom u istočnim dijelovima države, jer je u tim krajevima bilo velikih ratnih šteta, a bila ju potrebna i izmjena uskotračnih šina i kolosijeka široko tračnim. U hrvatskim zemljama najmanje je građeno novih pruga, već samo onih koje su bile potrebne za upotpunjavanje novih prometnih pravaca transverzale istok-zapad ili povezivanja južno dalmatinskih luka sa zaleđem. Ipak zbog nedostatka kapitala u cijeloj zajedničkoj državi nije željeznička mreže potpuno,

modernizirana, već samo djelomično, povećana je sigurnost prometa i brzina vlakova. Tijekom cijelog tog desetljeća, pogotovo u prvoj polovini, kada je na željeznicama vladao kaos, bilo je poteškoća u prometu roba i ljudi.

Osim svega navedenog nije bilo ni dovoljno kvalificiranih željezničara, jer su te poslove ranija u hrvatskim zemljama obavljali mađarski željezničari, a u novim uvjetima popunjavani željezničarima iz drugih krajeva države, što je također izazivalo nezadovoljstvo. Na željeznici je bilo i među željezničkim osobljem dosta političkih previranja, štrajkova pa i političkih otkaza pa povremeno i polu vojničko ustrojstvo, što je sve otežavalo normalno funkcioniranje željezničkog prometa.

Zatečeni željeznički prometni pravci u međuratnom razdoblju su nadopunjavani tako da je izvršeno glavno povezivanje hrvatskih zemalja u pravcu istok-zapad i po toj liniji njihovo uklapanje u međunarodni promet, što ju imalo pozitivne rezultate, jer je povećavalo protočnost prometa i pridonijelo njegovu intenziviranju. Najbolje očuvana pruga bila je i jedina pruga širokog kolosijeka-Budimpešta-Zagreb-Rijeka. To je bila transverzalna okosnica sjever-jug na koju su se nadovezivale manje uskotračne vicinalne pruge iz sjeveroistoka -u Hrvatskom zagorju i Slavoniji, te jugo-istočna-licka pruga, koja je preko Ogulina spajala Zagreb sa Splitom i srednjom Dalmacijom. Zagreb je postao čvorište, jer je preko njega prolazila i drug transverzala-istok zapad, koja je bila uklopljena u druge evropske transverzale. Od Zagreba prema zapadu željeznicom se stizalo u Zidani most i Ljubljanu, dalje se jedan krak željezničke mreže odvajao prema Mariboru i Beču, a drugi prema Trstu. Istočno od Zagreba ta je transverzala išla

je preko Siska-Broda-Vinkovaca, gdje se jedan krak odvajao na sjever prema Subotici i Novom Sadu i dalje se nadovezivao na mađarske željeznice, a drugi je krak i išao od Vinkovaca prema Beogradu. Ova je pruga bila u ratu znatnije istrošena i oštećena pa su na dionici od Novske prema Beogradu izmijenjene šine, izgrađen je drugi kolosijek te popravljene skretnice i postaje. Tako su preko hrvatskih zemalja uspostavljene dvije transverzale u središtu kojih je bio Zagreb, a koje su hrvatske i ostale jugoslavenske zemlje povezivale željezničkom mrežom s glavnim evropskim željezničkim pravcima-Simplon ekspresom i Orijent ekspresom. Oni su se na hrvatskom i jugoslavenskom području spajali i nadmetali. Orijent ekspres je bio stariji i povezivao Njemačku i srednje evropske zemlje s Orijentom preko jugoslavenskih i hrvatskih zemalja, nakon izgradnje istočne transverzale.

Simplon ekspres je posebnom međunarodnom konvencijom 1919. postao najduža evropska željeznička linija, nakon prekopavanja tunela Simplon, po kojem je i dobila ime. Simplon ekspres bio je prvi opće evropski projekt koji je željezničkom prugom povezivao zapadnu i jugo-istočnu Evropu. Ova je linija išla od Londona preko Pariza i Liona preko švicarske i kroz tunel Simplon ulazila u Italiju i dalje preko Milana i Trsta u Jugoslaviju, da bi preko Gibraltara produžila prema Sofiji i Carigradu i zatim preko Bospora do Ankare. Na tu se liniju kod Liona nado vezivala pruga od Bordeaux-a, a u Jugoslaviji se kod Vinkovaca odvajao jedan krak prema Budimpešti i Bukureštu, a kod Niša drugi krak prema Solunu i Ateni. Tako je željezničkom prugom bio povezan Bordeaux s Odesom, a London s Carigradom, te usput povezana cijela jugoistočna Evropa sa sjevernom i srednjom Evropom. Na području Jugoslavije

i hrvatskih zemalja su te linije se udruživale pa su i hrvatsko zemlje dobile u evropskoj prometnoj povezanosti važno mjesto. Kad je unska pruga spojena s Brodom i tako kao ogranak mogla se nadovezati na ove transverzale, bila je i Dalmacija uključena u evropske željezničke prometne pravce, što je bilo posebno važno za promet jadranskim lukama kako u prijevozu roba tako i putnika, posebno zbog predstojećeg razvoja turizma. U tom cilju predviđeno je i djelomice ostvareno povezivanje željezničke mreže u Jugoslaviji s inozemnim željezničkim pravcima, posebno s pravcem zapad-istok trasom Simplon ekspres i njihovo dovezivanje prema jadranskim lukama. U tim nastojanjima se nastojalo održati i dopuniti željezničke pravce uzanog kolosijeka kojima su povezivani prostori uz Dunav s Jadranskim morem.

Problemi povezivanja jadranskih luka sa zaleđem bio je posebno aktualan jer je trebalo izgraditi infrastrukturu kako za povezivanje sa zaleđem tako i s neposrednim zaleđem. O tome je u splitskoj Komori krajem 20-tih godina bilo dosta prijedloga a među njima posebno je isticana potreba izgradnje «unske pruge» kojom bi se spojila područja Slavonije i Beograda sa srednje dalmatinskim lukama, što je u izvještaju Trgovačko obrtničke komore izraženo slijedećim mišljenjem:» Ako već gradimo jednu nacionalnu prugu, onda držimo da je moramo izgraditi tako, da nam za sve prilike i kombinacije osigura maksimalnu prednost. Unska pruga bi izim toga bila jednako jeftina pruga , koja bi bila rentabilna. Dala bi nam jedan vrlo dobar spoj sa žitorodnim predjelima države i prolazila bi preko Unske kotline, koja je bogata rudama, drvom i marvom. Ova pruga je isto tako u prilog Šibenika kao i Splita. Šibenik je dapače manje udaljen za 27 km. Unska pruga će dobiti punu svoju važnost samo ako se što prije

Bihač spoji sa Karlovcem (94KM.) Tako bi osobito Zagreb dobio sa Splitom svoju najprirodniju vezu. Zagreb pak sa svojim trgovačkim i financijskim vezama, bio bi približen Splitu, dok je danas skoro odrezan od nas. Tarifski se može ta stvar sama donekle da ispravi i to u vrlo maloj mjeri.»³² Također se u tim razmišljanjima nastojalo pokrenuti i povezivanje splitskih luka sa istokom ,odnosno sa Beogradom preko Sarajeva sa Splitom također unskom prugom jer bi « ... bogatu Posavinu i sredinu Bosne s nama (šume, rude, voćarstvo, marva itd.», ta bi u tom sklopu bilo i povezivanje s lokalnim prugama i lukama-Mostarom i Metkovićem kao i međustanica Split-Šibenik-Knin, te stanica Solin-Kaštel Stari-Perković-Drniš-Siverić-Knin. To su bili planovi raspravljani i u 30-tim godinama pa djelomice i usvojeni, jer su bili vezani i s potrebama proširenje splitske luke i njene željezničke veze sa zaleđem.³³

Na konferenciji 1927. na kojoj se nastojalo odrediti razvoj željezničke mreže izraženo je i nastojanje da se željeznička mreži provuče kao transverzala kroz cijelu zajedničku državu, predviđeno je i nastojanje da se poveže ona poveže sa suhozemnim putovima odnosno da se ceste nadovezuju na željezničku mrežu. Ta su nastojanje objedinjavana u zajedničkom ministarstvu saobraćaja. U tom općem prometnom okviru nastojalo se uklopiti u prometno povezivanje željezničkog, putnog prometa s riječnim pri čemu je posebna pažnja obraćena na izgradnju Beogradske luke. Ti problemi povezivanja željezničke mreže s ostalim prijevoznim sredstvima trajali su cijelo međuratno razdoblje.

³² Izvještaj TOK u Splitu za 1927/8, Split 1928, str.78

³³ Iso za 1937/8;split 1938

TEHNIČKA OPREMLJENOST ŽELJEZNIČKIH PRUGA

a) Tračnice, mostovi, tuneli, stanice

Tehnička opremljenost željeznica bila je odgovarajuća vremenu u kojem su građene kao i vrsti željezničkih pruga, odnosno dali su bilo tzv. uskotračne ili široko tračne-normalnog kolosijeka. Glavne željezničke transverzale građene su kao široko tračne, odnosno razmak kolosijeka iznosio je 1.435m, a sporedne i dalmatinske uglavnom kao uskotračne s razmakom od 0.60 i 0.1.

Do kraja 20-tih godina uglavnom su osposobljene za promet sve pruge koje su bile građene do 1916. Do kraja 20-tih godina osposobljena je izgrađena željeznički mreža u Jugoslaviji i u hrvatskim zemljama pa su konačno povezana sve pokrajine željezničkim saobraćajem te izravno ili sporednim pravcima uklopljene u evropsku željezničku mrežu u njenim glavnim pravcima. Željeznička mreža pod kraj 30-tih godina u pokrajinama Hrvatska i Slavonija bila je slijedeća:³⁴

Pruge na dan 31.XII 1938	Pod direkcijom Zagreb		
	dužine u kilometrima		
pružne linije	građevinska	stvarna	prosječna eksploatacijska
Beograd-Zagreb	202.288	202865	202.9
Bjelovar-Mlin	1.600/	2.225	2.2
Bjelovar-Garešnica	54.532	54.492	54.5
Bosanski Novi-Bihač	66.135	66.162	66.2
Botovo-državna granica	1.644	1.53	nije u prometu
Caprag-Karlovac	101.122	102.222	102.2
Dalj-Osijek-Koprivnica-Varaždin	235.974	237.956	288
Dekenješ-Koprivnica-Zagreb-Sušak	325.599	324.541	324.5
Jasenovac-Savska obala	0.851	1.264	1.2
Karlovac-Bubnjarci	0.422	1.096	1.2
Kloštar-Križevci	61	6161	61
Našice-Nova kapela-Batrina	58.937	59.654	59.7
Novska-Dugo selo-Zagreb gl.k.	83.51	84.278	84.3
Osijek-Beli Manastir-drž. Granica	31.178	32.053	32.1

predviđena veza do
ljubljan

³⁴ Statistički godišnjak jugoslavenskih željeznica za 1938 godinu

Osijek-Dravska Obala	1.976	2.791	2.8
Osijek- Vrpolje-Šabac	66.360/	67.439	67.4
Oštarije-Josip Dol	0.574	0.803	0.8
Pavlovac-Dražica-Grubišno polje	14.967	14.898	14.9
Perković-Slivno-Šibenik	21.616	21.519	21.5
Pleternica-Velika	24.979	25.238	25.2
Podravska slatina-Novkovci	14.866	15.086	13.2
Savski most-Zagreb-Sava	1.548	1.800/	1.8
Sisak-Galdovo	2.131	2.265	2.3
spojna pruga kod Virovitice	0.334	0.334	0.3
Sunja-Banja luka	129.057	129.49	129.5
sv.Klara-Hrvatski Leskovac	1.516	1.516	1.5
Šamac-Savska obala	1.058	1.821	1.8
Škrljevo-Bakar	10.277	10.145	10.1
Škrljevo-Fijume	1.496	1.496	0.3
Varaždin-Golubovec	33.560	33.711	33.7
Zabok-Stubičke toplice-Gornja stubica	10.821	10.641	10.6
Zabok- Krapinske toplice-Grobelno	16.074	16.191	16.2
Zagreb-Čakovec	98.372	98.770/	98.8
Zagreb- Rakek-Postumia	15.418	15.795	15.8
Zagreb gl.kolodvor-ranžirni olodvor	5.475	4.825	4.8
Ukupno	2.195.625	2.206.462	2.206.7
državne pruge	1933.417	1.942.603	1.942.7
Privatne pruge pod upravom Direkcije	262.208	265.859	264
glavne pruge prvog reda	629.885	630.775	632.3
glavne pruge drugog reda	585.074	587.33	587.4
sporedne pruge	980.666	988.357	987

Prema Dalmaciji je postojala pruga Oštarije-Split s ogrankom Perković-Šibenik, s time da je bilo više linija preko Bosne do Dalmacije od Beograda. Također se nastojalo povezati mrežu uzanog kolosijeka s željezničkom prugom prema Jadranskom moru u okviru nastojanja da se povežu suhozemni putovi sa željezničkom mrežom u nastojanjima za razvoj turizma. U okviru tih nastojanja predviđano je i jačanje metalne industrije. Za međunarodne veze bio je značajan Simplon ekspres od slovenske granice preko Zagreba i Beograda prema Orijentu. Na toj je liniji bilo jedan par Simplon ekspresa, tri para međunarodnih brzih vlakova, tri putnička i četiri para brzovozno-teretnih i 7 pari redovnih teretnih. Bila je to mreža s kraja 20-tih godina i s tim tendencijama su nastavljeni planovi i djelovanje

željeznica u tridesetim godinama.³⁵

Rekonstrukcijama i popravcima povećana je i sigurnost prometa i nosivost šina, što znači da je omogućeno i povećano njihovo opterećenje. Izvršene su izmjene i ostalih sigurnosnih uređaja na prugama pa je tehnička opremljenost bila je za područje zagrebačke direkcije slijedeća 1938.:³⁶

1938		ZAGREB			
DIREKCIJA					
DUŽINA MREŽE U KM.					
Građevinska	Stvarna	Prosječna			
2.195.625	2.206.462	2.206.7			
STANICE					
Broj	prosječno na 1 stanicu km.ekspl.dužine				
410	5.4				
LOKOMOTIVE					
Broj	po km.ekspl. Dužine				
562	0.25				
lokomotivski kilometric					
privredni br.	po km.ekspl.dužine		Prosječno na 1 lokomotivu		
14.970.938	6.778		42.053		
sporedni-br. po km. ekspl. Dužine			Prosječno na 1 lokomotivu		
4.907.139	2.222		13.784		
Ukupno	po km.ekspl. Dužine		prosječno na 1lokomotivu		
19.878.077	9.000/		55.837		
bruto- tonski kilometric					
putničkih vlakova	po km.eksp.repetnih vl.		po km.ekspl.d.		teretnih vlakova
1.688.664	765				2.976.293
radni vlakovi	po km.eksp.repetnih vl.		loat. Dužine		
17.192			8		
Ukupno	po km. ekspl.dužine		Prosječno na 1 lokomotivu		
4.682.198	2.120/		13.152		
POTROŠNJA					
goriva u tonama	na 1.lokomotivskih km		na 1.000 bruto-tonskih km.		
466	23.5		99.6		
maziva u kg.	na 1lokomotivski km.		na 1.000 bruto-tonski km.		
914.177	46		295		
prevoznih km.putničkih vlakova- broj			Prosječan broj putnika u vlaku		
7.476.646			100/		

³⁵ Jubilarna knjiga željeznica Kraljevine Jugoslavije, Beograd,1929

³⁶ Prema Statističkim godišnjacima jugoslavenskih željeznica za navedene godine i Statistički godišnjaci Kraljevine Jugoslavije, ova kao i slijedeće tablice i Statistika jugoslavenskih željeznica, n.dj.

Željezničke stanice i oprema

		s centralom običnim Za skretnice	Ručne E skretnice	mehaničke Dizalice	s kolosječnom vagom	Osvjetljenje Petrolej	plin	elektrika
1925	Direkcija Zagreb Jugoslavija	63 183	197 788	3 18	108 265	339 1.043	4 7	22 144
1933	Direkcija Zagreb Jugoslavija	65 209	231 817	2 13	124 351	334 967	1 2	65 289
1938	Direkcija Zagreb Jugoslavija	283	1.234	19	455	1.212	8	454

Jugoslavija

Telefonsko telegrafska i sigurnosna postrojenja 1938

	Km zračnih vodova za Slabu struju	Km kablova za Slabu struju	komada telegrafskih aparata	Komada Telefonskih Aparata	broj zvonovno signalnih uređaja	Broj stanica sa sigurnosnim Uređajima	broj stalnih signala	broj branika na poteg
1938	44.006	595	1.781	5.752	3.192	487	3.826	893
1937	33.53	407	1.717	5.553	2.883	448	3.493	1.144

Na tim željezničkim pragama bilo je dosta mostova i tunela, posebno u južnoj Hrvatskoj, zbog geofizičkih razloga. Većina mostova je bilo željenih ili betonskih, ali i drvenih s preko 2 metra dužine i to na sporednim uskotračnim prugama. Dapače njihov je broj vremenom povećan. U rekonstrukcijama, koje su izvršene u 30-tim godinama, znatan broj mostova je izrađen od betonske konstrukcije, znatno je povećan i broj propusta, povećan je i broj željezničkih postaja, razmjerno povećanju dužina kolosijeka, ali i nekim rekonstrukcijama prometa kao i potrebne mehanizacije, što pokazuju slijedeće tablice:³⁷

tuneli	vijadukti	Mostovi od 20- 30	Željezni više od 30 m.	mostovi isto	Betonski Isto	Drveni	propusti
42	5	594	54	547	2	125	3.02
35	9	87	19	178	0	20	999
433	70	2.934	333	2.309	19	321	17.715

³⁷ Isto

Banovine	1929						Ukupna Dužina Svih pruga
	dužina željezničkih pruga						
	u eksploataciji Ministarstva saobraćaja u javnom Prometu			nisu u javnom prometu			
	Normalne	Uzane	ukupno	Normalne	Uzane	ukupno	
Savska	1.971.1	0.4	1.972.1	4.8	0	4.8	1.976.9
Primorska	146.2	213.5	359.7	0	0	0	359.7
Jugoslavija	6.860.5	2.662	9.122.5	26.2	77.4	103.6	9.226.1
Banovine	I Ministarstva šuma		I rudnika				
	u javnom prometu						
	Normalne		Uzane	Ukupno		nisu u jav.pr.	
Savska			0	202.1		202.1	0
Primorska			0	27.1		27.1	0
Jugoslavija			0	873.6		873.9	79.1
	Sveukupno						
	normalni k.	uzani k.	Ukupno				
Savska	1976.5		202.5	2.197			
Primorska	146.2		240.6	386.8			
Jugoslavija	6.886.7	3.292.4	10.179.1				

Banovine	1938						ukupna dužina svih pruga
	dužina željezničkih pruga						
	u eksploataciji Ministarstva saobraćaja u javnom prometu			nisu u javnom prometu			
	normalni k.	Uzani	Ukupno	Normalni k.	uzani k.	Ukupno	
Savska	2.211.2	0.4	2.211.6	0	17.5	17.5	2.229.1
Primorska	146.2	215.8	362	0	0	0	2362
Jugoslavija	7.316.4	2.228.7	9.545.1	15.1	94.8	109.9	9.655

Dužina	Željezničkih Pruga		Eksploataciji Rudnika	Privatnika	
	i Ministarstva	šuma i			
	u javnom prometu			nisu u javnom prometu	
Banovine	Normalne	Uzane	Ukupno		
Savska		0	202.1	202.1	0
Primorska		0	27.1	27.1	0
Jugoslavija		0	874	874	0

	sveukupno		
	normalni k.	Uzani k.	Ukupno
Savska	2.211.2	220	2.431.2
Primorska	146.2	242.9	389.1
Jugoslavija	7.331.5	3.276.6	10.608.1

Na širokotračnim željezničkim prugama željezničke stanice i stajališta 1925, 1933, 1938
stanica na 1 km

Godine		Stanice	stajališta	Utovarne		ukupno	eksploatorne dužine
				st.	križišta		
1925	Direkcija Zagreb	221	134	6	4	365	0.18
	Jugoslavija	768	375	37	14	1.194	0.18
1933	Direkcija Zagreb	244	142	8	6	400	0.19
	Jugoslavija	822	392	35	9	1.258	0.18
1938	Direkcija Zagreb	410					5.4
	Jugoslavija	1.028	435	138	157	1.758	0.18

b) VOZNI PARK

1) Lokomotive

Odmah poslije rata nedostajalo je lokomotiva kao i vagona. Naslijeđene su lokomotive bile dotrajale kako zbog starosti tako velikog korištenja za vrijeme rata. Taj se nedostatak jako osjećao u prvim poratnim godinama kako zbog teškoća u prijevozu putnika, još više u prijevozu roba. Nešto do 1925. i drugo do kraja desetljeća izvršena je rekonstrukcija prometnica i ujednačavanje kolosijeka i u hrvatskim zemljama pa je bilo potrebno i ujednačiti i cijeli vozni park pa i lokomotive. Već u predratno vrijeme bila je velika raznovrsnost lokomotiva u upotrebi, poslije rata dobivene su još lokomotive iz njemačkih i mađarskih reparacija pa je šarolikost još povećana. Osim toga i po namijeni postojalo je više vrsta lokomotiva za putničke, teretne i specijalne vlakove, što je zahtijevalo i organizaciju njihove upotrebe. O rasporedu lokomotiva određivala je u 20-tim godinama Generalna direkcija željeznica u Beogradu, a nakon ustrojstva sekcija po historijskim oblastima distribuirane su i lokomotive, uglavnom zbog remonta i popravaka, a raspored njihova rida morao je biti usklađivan s voznim redom, koji je uspostavljan za cijelu državu. Željezničkog prometa po cijeloj

državi bilo dosta, jer su preko Jugoslavije prolazile najvažnije evropske transverzale istok-zapad i sa svojim priključcima upotpunjavale tu transverzalnu. Stoga je bilo i puno tranzitnog prometa preko državnog teritorija, posebno preko hrvatskih zemalja. Stoga je i trebalo dosta lokomotiva na tim relacijama svih vrsta. Broj lokomotiva je u međuratnom razdoblju smanjivan, ali je povećavan više veznih osovina čime je povećana i snaga njihove vuče i eksploatacijske dužine, što znači da je provedena i modernizacija lokomotivskog voznog parka. Međutim, modernizacija lokomotiva provedena je uglavnom na transverzalnim pravcima, dok su lokalne željeznice bile zanemarene, i s obzirom na lokomotive.³⁸

Direkcija		LOKOMOTIVE						na 1 km eksploatacijske dužine
		vezne osovine						
		2-dva	3-tri	4-četiri	5-pet	6-šest	ukupno	
1925	Zagreb	27	481	79	20	50	657	0.33
	Jugoslavija	129	1.497	245	44	50	1.965	0.30/
1933	Zagreb	6	443	100	35	45	629	0.29
	Jugoslavija	63	1.409	591	105	141	2.30/ 562+2 motorne	0.24
1938	Zagreb	Nije posebno izraženo u statistikama					0.25	
	Jugoslavija	63	1.409	591	105	141	2.309	0.24

Na području zagrebačke direkcije bilo je oko 50 posto lokomotiva za normalni kolosijek, koje su obavljale uglavnom i toliko lokomotivskih i bruto tonskih kilometara, što pokazuju i priloženo tablice za 1929 i 1938. godinu. Rad lokomotiva zagrebačke direkcije pokazuje tablica za 1938 prema Statističkom godišnjaku jugoslavenskih željeznica za navedeno razdoblje:

³⁸ navedeno kao i ostale tablice

LOKOMOTIVE

Broj po km.ekspl. Dužine
562 0.25

lokomotivski kilometric

privredni

br. po km.ekspl.dužine prosječno na 1 lokomotivu
14.970.938 6.778 42.053

sporedni-br. po km. ekspl. Dužine prosječno na 1 lokomotivu
4.907.139 2.222 13.784

ukupno po km.ekspl. Dužine prosjek na 1lokomotivu
19.878.077 9.000 55.837

Bruto- tonski kilometric

putničkih vlakova po km.eksp.repetnih vl. po km.ekspl.d. teretnih vlakova po km.ekspl.dužine
1.688.664 765 2.976.293 1.347

Radni vlakovi po km.eksp.repetnih vl. loat. Dužine
17.192 8

ukupno po km. ekspl.dužine prosječno na 1 lokomotivu
4.682.198 2.120/ 13.152

POTROŠNJA

Goriva u tonama na 1.lokomotivskih km na 1.000 bruto-tonskih km.
466 23.5 99.6

Maziva u kg. na 1lokomotivski km. na 1.000 bruto-tonski km.
914.177 46 295

prevoznih km.putničkih vlakova- broj 7.476.646 prosječan broj putnika u vlaku 100

VAGONI

U izvještajima zagrebačke, a i ostalih Trgovačko obrtničkih komora često je spominjan nedostatak vagona za otpremu i dopremu roba kao glavna prepreka trgovine i općenito potreba gospodarstva za transportom roba u prvim poratnim godinama. Veliki broj, posebno teretnih vagona bio je u 20-tim godinama izvan upotrebe, zbog raznih tehničkih kvarova koje nije bilo moguće popraviti, jer nije bilo rezervnih dijelova, ili su ti vagoni zbog velike upotrebe bili istrošeni toliko da nisu bili više upotrebljivi. Oni su stajali po tračnicama na sporednim kolosijecima stanica i služili kao stanovi siromašnim željezničarima ili drugim beskućnicima. Međutim, ti su ljudi "vagonaši" kako su nazivani, bili manja smetnja i razlog nedostatka vagona, već su to bile opće poratne neprilike. U

reparacijama dobiven je i izvjestan broj vagona, koje je često bilo teško ukloniti u domaći saobraćaj, pa je trebalo nabaviti nove vagona. Dvadesete godine bile su za gospodarstvo dosta konjunktorno razdoblje, puno se trgovalo i gradilo pa je neprestano nedostajalo vagona. Budući da su vagoni bili u prometu po cijeloj državi nema u 20-tim godinama evidencije. O njihovim prevaljenim kilometrima pokazuje tablica za 1925 i 1938.godinu i u relacijama s ostalim direkcijama slijedeća tablica prema navedenom Statističkom godišnjaku jugoslavenskih željeznica slijedeće:³⁹

Direkcije	VAGONI							
	kolsko-osovinski kilometri				1925			
	Ukupno	putnički po km.	teretni Natovareni	vagoni prazni	ukupno	po km.	putnički i Ukupno	teretni po km.
U	eksploacij. dužine	U	U	U	Eksploatacijske Dužine	U	Eksploatacijske dužine	
1.000/ 110.625	69.689	1000/ 135.079	1000/ 83.656	1000/ 218.736	137.795	1000/ 329.361	1000/ 207.485	
Beograd	110.625	69.689	135.079	83.656	218.736	137.795	329.361	207.485
Zagreb	79.122	39.276	210.384	91.070/	301.454	149.642	380.577	188.919
Ljubljana	87.749	78.833	302.692	94.926	397.618	357.217	485.367	436.050/
Subotica	80.551	43.084	97.82	55.597	153.418	82.059	233.969	125.144
Ukupno	358.048	54.376	745.976	325.250/	1.071.227	162.486	1.429,276	217.063
prosječna								
na 1	u							
osovinu	putnički	37.362						
Isto	Teretni	10.785						
Isto	Ukupno	13.124						
				1938				
Zagreb	132.490/	59.989	263.253	127.324	523.085	176.844	655.575	236.833
zgb.furgoni								
I pošta	48.376	19.64						
Ljubljana	85.415	75.817	137.472	77.215	214687	190.613	300.102	266.43
Ljub.furgoni								
I pošta	26.198	21.216						
Subotica	114823	52.848	188.079	86.565	389.467	134.975	504.299	196.823
Sub. Furgoni								
I pošta	97.577	4.886						
Beograd	?VIDI							

³⁹ Stasistički godišnjak jugoslavenskih željeznica, n.dj. za navedene godine

Do kraja 20-tih godina broj vagona je povećan. Najviše je bilo putničkih vagona trećeg razreda. Smanjen je broj kola na širokom kolosijeku, a povećan na uzanom, također je povećan broj kola kod privatnih željeznice pa i njihova kvaliteta, što pokazuju slijedeće tablice:⁴⁰

1929										
U PUTNIČKOM PROMETU										
vrsta vagona	NORMALNI		KOLOSJEK		Državne željeznice			vagona na 1km.		na km.ek
	Vagona	s vrstom 2	Osovine		Ukupni	Eksploatacijske	ukupan broj	Dužine	Dužine	Osovina
Saloni		17	19	27	2	65	0.01	211	0.03	
1.razred		53	3	5	0	61	0.01	135	0.02	
1/2 razred		354	22	130	0	506	0.08	1.294	0.19	
2.razred		360	5	44	0	409	0.06	911	0.14	
1/2/3 razred		0	0	8	0	8	0	32	0	
2/3 razred		74	3	0	0	77	0.01	157	0.02	
3.razred		1.850/	64	164	0	2.078	0.31	4.548	0.68	
za prtljagu		963	24	9	0	996	0.15	2.034	0.31	
Poštanska		121	3	109	0	233	0.03	687	0.1	
ukupno u Jugoslaviji		3.792	143	496	2	4.433	0.66	10.009	1.49	
ukupno u svim vagonima sjedišta			126.216							
ukupno			uskotračni	0.76						
		171	352	352	0	875	0.45	2.806	1.44	
ukupno		0	uskotračni	0.60/						
			0	0	0	91	0.22	364	0.89	
ukupno			privatne željeznice							
		111	16	49	0	176	0.2	466	0.54	
U TERETNOM PROMETU										
		NORMALNI KOLOSJEK		DRŽAVNE ŽELJEZNICE						
Vrsta	vagona	Broj	vagona sa	Osovina	Ukupno	na km.ekspl.	ukupno	osovina	ekspl. Du	optereće
		2	3	4	6	Vagona	Dužine	Osovina	optereće	
pokrivenih		18.904	0	52	0	18.956	2.82	38.016	5.66	
otvorenih										
sa visokim stranam		22.791	1	0	0	22.792	3.39	45.585	6.78	
S niskim sreanama ili bez		3.166	0	254	0	3.420/	0.51	7.348	1.09	
Specijalnih										
cisterne		401	0	0	0	401	0.06	802	0.12	
Ostali		424	0	0	0	424	0.06	848	0.13	
ukupno 1929		45.686	1	306	0	45.993	6.84	92.599	13.78	
prosječni kapacitet opterećenja			7.93							
			uskotračne	0.76						
ukupno 1929		1.610/	3.645	4.103	0	9.358	4.82	30.567		
prosječni kapacitet opterećenja			3.15							
ukupno 1929		0	0	0	0	885	2.2	3.540		
			uskotračne	0.60/						
ukupno 1929			privatne željeznice							
		742	398	1.009	0	2.149	2.50/	6.714		

⁴⁰ Statistički godišnjak jugoslavenskih željeznica za 1929str.202

Ekonomika kriza iz 30-tih godina, odrazila se i na iskorištenost vagona pa je 1938. na području zagrebačke direkcije 25 posto vagona stajalo neiskorišteno, uslijed smanjenja robnog transporta.

3) Vlakovi

Kompozicije vlakova bile su određene uglavnom prema vrsti tereta koje su prevozili, brzini kojom su se kretali kao i tehničkim osobinama vagona. Sredinom 20-tih godina, kada je željeznički promet uglavnom stabiliziran zagrebačka direkcija je imala najveći protok vlakova u državi, s najviše vagon u kompoziciji kao i prevaljenih kilometara, što je i odgovaralo geografsko-privrednom položaju hrvatskih zemalja, posebno sjevernih. S obzirom na vrstu vlakova bilo je najviše mješovitih i brzih teretnih, zatim putničkih, dok je običnih teretnih bilo nešto manje, ali još uvijek u nad prosječnom odnosu kako to pokazuje tablica. Također je bio i najveći omjer s obzirom na broj osovina, što sve zajedno govori o relativno modernom željezničkom prometu hrvatskih željeznica na širokom kolosijeku kao i o tome da je njome prevožena kvalitetnija roba-najviše poljoprivredni proizvodi, koje je trebalo što prije dostaviti tržištu. Također je bilo kompozicija sa specijalnim vagonima-cisternama. Krajem 20-tih uočljiva je znatna ekspanzija željezničkog prometa, a zatim je uslijed gospodarske krize s početka 30-tih smanjen prijevoza robu što se očitovalo i u smanjenju broja vlakova i njihovu prevaljenom putu. U drugoj polovini 30-tih godina promet je opet povećan privremeno i povezano s predratnom konjunkturu. Tada je putnički saobraćaj porastao na razinu iz sredine 20-tih, da bi

u prvim ratnim godinama bio znatno smanjen. Te frekvencije pokazuju slijedeće tablice u relacijama i sa susjednim željezničkim direkcijama, jer su neke granične pruge pripadale tim sekcijama:⁴¹

1929					
Prosječna kompozicija 1 vlaka u osovina					
Direkcije	putničkog	Mješovitog	teretnog	Radnog	Ukupno
Zagreb	24.3	25	57.9	?	41.6
Jugoslavija	23.5	25.6	62.8	?	41.8
1933					
Zagreb	24.3	23.1	58.7	21.5	36.1
Jugoslavija	21.9	22	64.6	43.8	36.7

1929										
prosječno bruto opterećenje vlaka u tonama					ukupno	Prosječno bruto opterećenje 1. osovine u tonama				
Direkcije	putničkog	mješovitog	Teretnog	radnog	Prosjeku	Putničkog	mješovitog	Teretnog	Radnog	ukupn prosjek
Zagreb	232	200	509	?	375	9.5	8	8.3	?	8.5
Jugoslavija	221	209	509	?	351	9.4	8.2	8.1	?	8.4
1933										
Zagreb	220	176	449	192	296	9.3	7.6	7.6	8.9	8.1
Jugoslavija	204	170	492	304	298	9.3	7.7	7.6	6.9	8.1

na 1 km. eksploatacijske dužine otpada voznih kilometara kod vlakova							
1929		Putnički	Mješoviti	Teretni	radni	Ukupno	
Ukupno	Direkcije						
12.782	Zagreb	1.906	1.073			3.086	?
36.666	Jugoslavija	2.231	726			2.498	?
1933							
11.545	Zagreb	2.360/	1.011			1.973	38
34.949	Jugoslavija	2.511	689			1.667	97
1938							
14.457	Zagreb	2.067	1.124	1.054/1.501		22	1
57.042	Jugoslavija	2.722	697	657/1.836			86

1929						
Brzoteretni i teretni u % prema ukupnom						
Direkcije	Putnički	ukupnom Mješoviti	Broju teretni i	radni	ukupno	
Zagreb		31.42	17.69	?	50.89	
Jugoslavija		40.89	13.31	?	45.8	
1933						
Zagreb		43.85	18.79	36.66	0.70/	
Jugoslavija		50.58	13.87	33.58	1.97	
1938						
Zagreb						
Jugoslavija		45.38	11.61	41.57	1.44	

⁴¹ Statistički godišnjak jugoslavenskih željeznica, za navedene godine

EKONOMIČNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Prihodi i rashodi

Ekonomičnost željezničkog prometa u hrvatskim zemljama teško je ustanoviti, jer ne postoje statistike prihoda i rashoda po željezničkim oblastima i direkcijama u njima, već se može zaključivati indirektno prema prihodima u cijeloj Jugoslaviji i protočnosti prometa kroz hrvatske zemlje, što je također dosta složeno. U cjelini se ipak može ustanoviti, s obzirom i na dužinu željezničke mreže, posebno transverzala, a preko njih je išao i međunarodni tranzitni promet, da su prihodi pokrivali pa i nadmašivali troškove. Financijska direkcija željeznica bila je za cijelu zemlju u Beogradu pa je iskazivanje poslovanja na svim jugoslavenskim željeznicama bilo sumarno kako pokazuju slijedeće tablice:⁴²

EKONOMIČNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA											
Godina	Državne željeznice		PRIHODI								
	Ukupni prihod od eksploatacije u postotku u prihodu		Ukupni prihod od eksploatacije jugoslavenskih željeznica u 1000 dinara					Prihod od eksploatacije po Na			
	Ukupni	U prijevozu	dohodku od prijevoza			ostalog	ukupni km. ekspl. dužine u 1000	1000 km lokomot.	1000 km Voznih	1000bruto -na 1000 Tonskih km	1000 kolsko osovinskih km
			Putnika	Robe	Prtljage						
1925	2.441.020	28.73	1.54	65.5	4.23	278	39.555	60.085	213.7	1.378.29	
1929	2.680.313	26.33	0.31	68.18	5.18	295	37.961	56.222	182	1.323	
1930	2.655.290	26.91	0.25	68.71	4.13	287	39.702	54.716	182	1.294	
1931	2.382.008	27.79	0.38	64.32	7.51	255	35.928	49.614	174	1.223	
1932	1.975.811	27.56	0.32	64.91	10.21	212	32.079	43.120	163	1.118	
1933	1.596.295	26.28	0.29	64.48	8.95	209	32.493	43.255	162	1.125	
1934	1.979.884	25.27	0.21	64.03	7.49	211	31.838	42.844	162	1.128	
1935	2.019.242	23.29	0.21	66.60/	9.90/	215	32.008	42.848	162	1.123	
1936	2.059.999	26.03	0.26	66.38	7.33	219	31.985	42.558	158	1.113	
1937	2.410.476	24.94	0.25	66.57	8.24	255	42.930/	44.668	156	1.106	
1938	2.454.234	25.13	0.28	64.91	9.68	258	32.056	43.024	150	1.074	
PRIVATNE ŽELJEZNIC											
1929	68.279	15.49	0.25	81.56		79	25.758	?	334	1.025	

⁴² Statistički godišnjaci Kraljevine Jugoslavije za navedene godine i Statistički godišnjaci jugoslavenskih željeznica.

					2.70/					
1930	55.336	17.31	0.23	79.23	3.23	64	24.976	?	308	912
1931	49.118	17.83	0.21	79.03	2.87	55	24.732	?	309	866
1932	40.799	16.75	0.16	79.53	3.55	46	19.405	?	278	733
1933	44.701	14.54	0.08	80.65	4.72	51	21.740/	?	294	799
1934	45.595	15.45	0.10/	79.74	4.71	52	22.511	?	293	794
1935	47.570/	15.87	0.09	80.05	3.98	54	24.325	?	297	815
1936	50.009	15.26	0.09	81.59	3.07	57	25.650/	?	309	844
1937	53.449/	16.14	0.09	80.22	3.55	62	24.229	?	279	783
1938	53.647	16.86	0.35	80.36	2.43	62	25.318	32.073	296	839

Državne željeznice

RASHODI

	ukupno u	u 1000 na km, ekspl.	na 1000 lokomot.	na 1000 Voznih	na 1000 Bruto tonskih km.	na 1000 kolsko- Osovinskih km.
	1000	Dužine	km.	km.		
Ukup.1925	2.784.185	317	45.117	68.533	243	1.571
Ukup.1929	2.688.422	296	38.076	56.304	182	1.326
1933	1.979.510	212	32.879	43.715	164	1.139
1934	1.979.518	211	31831	42.246	162	1.128
1935	1.922.193	205	30.470/	40.788	154	1.069
1936	2.040.562	217	31.683	42.156	157	1.103
1937	2.122.281	224	37.797	39.328	137	974
1938	2.450.058	257	32.009	42.962	150	1.072

Rashodi 1938

Uprava	123.336	12	1.611	2.162	8	54
prometna i Služba	Komercijalna 439.859	46	5.745	7.711	27	192
Održavanje Pruge	360.914	37	4.714	6.327	22	158
Mašinska Služba	996.702	101	12.666	17.000/	59	424
Razno	249.398	58	7.273	9.762	34	244

Privatne željeznice

1925	2.784	317	45.117	68.533	243	1.571
1929	2.688.422	296	38	56	182	1.326
1933	40.812	46	19.848	?	268	729
1934	40.382	46	19.937	?	259	703
1935	42.113	48	21.530/	?	148	722
1936	43.213	49	22.164	?	267	730
1937	48.869	57	22.157	28.242	255	716
1938	53.197	62	25.106	31.804	294	832

Najvažnije prihode imala je željeznica od prijevoza roba, a u putničkom prometu od putnika trećeg razreda, jer su oni bili najbrojniji. Prihodi željezničkog prometa pokazuju indirektno kretanja u cijelom gospodarstvu pa su i prihodi željezničkog prijevoza bili u 20-tim godinama u usponu, početkom 30-tih smanjeni, a zatim postepeno povećavani. Pri tome je značajno da su prihodi u 30-tim godinama u odnosu na 1929. smanjeni i do 40 posto, a rashodi nešto manje i nisu prelazili prihode pa je željeznica i u kriznim godinama rentabilno poslovala. Rashodi su smanjivani već od sredine 20-tih godina usporedo s racionalizacijom i modernizacijom željezničkih pruga i voznog parka te administrativne reorganizacije. Podjela upravljanja nije povećala već smanjila administraciju, koja se nalazila uglavnom u Beogradu, a u vrijeme krize s početku 30-tih još je više smanjena. Tako je smanjivan i eksploatacioni koeficijent. Međutim, stalno je postojao latentni spor između privrednika i željezničke uprave, zbog previsokih provoznih tarifa te raznih neujednačenosti. Željeznička uprava je tarife mijenjala i usklađivala sa svojim приходima i rashodima pa je tako na primjer povećana provozna tarifa putnika trećeg razreda u vrijeme krize toliko da je smanjen gubitak nastao smanjenjem broja putnika. Strukturu prihoda i rashoda pokazuje izvještaj iz 1938. kada je prihod bio relativno stabiliziran kako pokazuje tablica:⁴³

ukupan prihod od prometa u 1000 .			1938	Godine	na 1000	na 1000	m na	Na 1000	sporedni	po km.
Putr	Prtljage	Robe	Ukupno	po km.	km	km	1000	km	sporedni	po km.
			l	eksploatac.	lokomotiv.	voznih	bruto	Kolsko	prihodi	eksploatac.
			sveukupno	Dužine	Skih		tons-	Osovinских		dužine
							kih km.			
616.782	6.859	1.593.124	2.216.766	233	28.954	38.861	135	970	237.467	24
25.13	0.28	64.91	2.454.234						9.4	
odnosi se ns sveukupni prihod				258	32	43.024	150	1.074		

⁴³ Isto

UTJECAJ GOSPODARSKE KRIZE

NA POSLOVANJE ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Rentabilnost i sveukupno poslovanje željeznica ovisilo je o prijevozu roba, jer je željeznica, iako državno poduzeće, poslovala kao i privatno pa je smanjenje prijevoza roba i putnika u vrijeme gospodarske krize s početka 30-tih godina imalo za posljedicu i smanjenje prihoda željezničkog poslovanja. Kriza u željezničkom prometu bila je naj izrazitija od 1930-do 1935. i smanjenje prijevoza u tom razdoblju iznosilo je kako pokazuje tablica:⁴⁴

prihodi u milionima dinara		od prijevoza			
od	1929	1930	1931	1932	1933
putnika	705	714	661	544	514
u %	26,33	26,92	27,79	27,56	26,28
prtljage	8	6	9	6	5
u %	31	0,25	0,38	0,32	0,29
roba	1,827	1,824	1,532	1,223	1,261
u %	68,18	68,71	64,32	61,91	64,48
ostalo	138	109	178	201	175
U %	5,18	4,12	7,51	10,21	8,95
ukupno	2,68	2,655	2,382	1,975	1,956

rashodi		1929	1930	1931	1932	1933
uprava i centr. Služba		111	122	122	110/	97
u %		4,16	4,47	4,81	5,33	4,91
Prometna služba		456	483	497	443	424
U %		16,98	17,69	19,55	21,43	21,46
Održavanje pruge		515	523	509	394	372
u %		19,18	19,14	20,05	19,06	18,82
mašinska služba		1,355	1,884	1,194	930/	855
U %		50,4	50,65	46,59	44,95	43,22
razni rashodi		249	219	219	191	229
u %		9,28	8,05	8,64	9,23	11,59
Sveukupno		2,688	2,732	2,542	2,069	1,979
	Eksploatacija	Jugoslavenske	Željezničke	Mreže	Od 1929	Do 1933
				Prihod	od tona	prihod od
				od Prtljage	privatne	privatne robe
godine	U 1000	prihod od	tona	u	robe	u 1000
	putnika	Putnika	prtljage	u 1000		
1929	48,169	705,843	14,169	8,216	19,223	1,827,373
1930	46,164	714,688	10,968	6,572	16,475	1.824.454

⁴⁴ navedene statistike

1931	41,772	661,866	11,458	9,162	13,965	1.532.141
1932	35.050/	544.494	9,456	6,317	11.510/	1.223.269
1933	31,631	514,103	6,418	5,653	10,946	1.261.462

	u milionima dinara				
	ukupni prihodi	Ukupni rashodi	Deficit	ekspoatac. koeficijent	
1929	2,68	2,688		8	100
1930	2,655	2,732		77	102
1931	2,382	2,542		160	106
1932	1,975	2,069		93	104
1933	1,956	1,979		23	101

Smanjenje tonskih i putničkih kilometara iznosilo je 33-24 p posto; manje ljudi je putovalo i manje robe prevoženo i na kraće relacije. Smanjena kupovna moć stanovništva očitovala se u željezničkom prometu smanjenjem broja putnika za 64 posto u 1933. u odnosu na 1929., a putničkih kilometara za 50 posto. Istovremeno je unutarnji promet roba u navedenom razdoblju smanjen za 61 posto, izvoz za 50 posto, uvoz za 33 te tranzit za 50 posto. Ukupni prihod državnih željeznica u tom razdoblju smanjen je za 32 posto. To su bili ujedno i najniži prihodi državnih željeznica u 10 godina. Budući da je u tim okolnostima nedostajalo za remont i tehničko održavanje željeznica ti su troškovi prebačeni na budžet, a zatim na povećanje tarifa za prijevoz roba i putnika. Izvršena je transmisija u kojoj su potrošači platili višim tarifama krizu željezničkog prometa. Naime, smanjenjem prometa smanjeni su i režijski troškovi, pa je tako željeznica i u vrijeme krize mogla iskazati rentabilno poslovanje, čak s rastom koeficijenta. Pri tome su viša smanjeni tehnički nego administrativni režijski troškovi, koji su iznosili od 4-5 posto svih rashoda. Smanjenje prihoda na željeznici u vrijeme krize potaknulo je racionalizaciju poslovanja tako da su tarife prijevoza bolje klasificirane i urednije naplaćivane pa je ta racionalizacija imala više administrativno obilježje nego tehničko. Cijene prijevoza putnika su povećane posebnom uredbom, a također i nekih vrsta

roba. To je imalo retro stimulirajući učinak, jer je privredu odbijalo od željezničkog prijevoza. Detaljne čimbenike u okviru rentabilnosti pokazuje tablica:⁴⁵

Eksploatacija jugoslavenske željezničke mreže od 1929 do 1933

godine	U 1000 putnika	prihod od Putnika	Tona prtljage	prihod od Prtljage u 1000	Tona Privatne Robe	prihod od privatne robe u 1000
1929	48.169	705.843	14.169	8.216	19.223	1.827.373
1930	46.164	714.688	10.968	6.572	16.475	1.824.454
1931	41.772	661.866	11.458	9.162	13.965	1.532.141
1932	544.494 35.050/		9.456	6.317	11.510/	1.223.269
1933	31.631	514.103	6.418	5.653	10.946	1.261.462

Rad cjelokupne željezničke mreže na prijevozu putnika i roba u navedenom razdoblju

godine	prosječna dužina mreže u km.	Putnički		a neto privatne robe		vozni kilometri kod vlakova u prijevozu putnika		Privatne robe	
		Broj	postotak	Broj	postotak	Broj	postotak	Broj	Postotak
1929	9.073.8	2.180/	100	3.570/	100	20.683	100	26.593	100
1930	9.223.5	2.264	103.85	3.163	88.6	21.878	105.78	26.097	98.13
1931	9.327.5	2.122	97.34	2.685	75.21	22.988	111.14	24.455	91.14
1932	9.310.7	1.773	81.33	2.878	66.61	22.794	110.21	22.300/	83.88
1933	9.326.1	1.678	76.97	2.387	66.86	23.683	114.5	20.761	78.08

godine	prosječna dužina ž. mreže u km.	kod vlakova za prijevoz bruto-tonski kilometri u			Kod vlakova upotrijebljenih za prijevoz Kolsko-osovinski kilometri u tisućama				
		Putnika	postotak	Broj	privatne robe	postotak	Broj	postotak	broj
1929	kao gore	4.179	100	10.432	100	514.051	100	1.494.922	100
1930	avedeno	4.519	108.13	9.844	94.36	559.090/	108.76	1.468.831	98.25
1931		4.574	109.45	8.912	85.43	571.873	111.25	1.351.604	90.41
1932		4.309	103.11	7.632	73.16	535.674	104.21	1.204.830	80.58
1933		4.379	104.79	7.487	71.68	544.334	105.89	1.159.754	77.52

⁴⁵ Statistički godišnjak jugoslavenskih željeznica za navedene godine i Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije, n.dj.

Poslovanje željeznice kao privrednog poduzeća pa i racionalizacija poslovanja bilo je sastavljeno od niza čimbenika koji su po svom tehničkom, organizacijskom i poslovnom sustavu bili dosta različiti, na određeni način i samostalni, a ipak organski povezani u sustav koji je omogućavao prijevoz ljudi i roba. Cijeli sistem se dijelio u nekoliko većih, cjelina: upravne i režijske službe, vozni park, održavanje pruge i željezničko radionice kao ukupnog servisa. U poslovanju željeznice u cijeloj državi 50-60 posto troškova odnosile su službe za održavanje voznog parka i pogonski materijal, oko 20 posto za održavanje pruge i 15 posto za saobraćajnu službu, dok su troškovi za administraciju iznosili oko 4 posto. Osim tih troškova postojali su i stalni za plaćanje centralne administracije i otplate dugova. Budući da su željeznice bile uglavnom državna poduzeća, neki su troškovi namirivani i državnog budžeta-otplate dugova, investicije za izgradnju novih pruga, mostova i slično. Ostale troškove održavanja i prometa morala je željeznica sama pokrivati svojim prihodima. Zbog tih troškova kao i upravnih, željeznička uprava je morala racionalizirati svoje poslovanje te istovremeno modernizirati tehnička postrojenja i vučne službe i cjelokupnim poslovanjem povećavati koeficijent poslovanja. Ipak za modernizaciju nije bilo dosta i racionalno poslovanje kao i za održavanje cjelokupnog željezničkog sistema bila su potrebna veliki ulaganja i kapitali koje je mogla dati ili državna administracija ili bogati koncesionari. Zbog toga da je željeznica imala nacionalno -ekonomski a i vojni značaj i važnost, državna je administracija preuzela željeznicu kao državno poduzeće i potpomagala u razvoju, a koncesije su davane za izgradnju i održavanje sporednih pruga lokalne važnosti ili prigradskih željeznica.

Koncesionirane željeznice mogle su biti širokog ili uskog kolosijeka, a najčešće su bile uskog. Do prvog svjetskog rata veći broj željeznica u hrvatskim pokrajinama bile su koncesionirane i nadovezivale su se sistem mađarskih željeznica. Neke od njih bile su poslije rata podržavljene, ali pravni odnos nije definiran do 1927, odnosno 1930. tada je posebnom uredbom utvrđen odnos između države i koncesionara. Po toj uredbi koncesionari su imali pravo materijalnih ulaganja i eksploatacije koncesionirane željeznice, ali su morali javno iskazivati bilance poslovanja kao dioničko društvo, i usklađivati sve propise saobraćaja i tarife prema državnim željeznicama, a ministar saobraćaja je imao pravo nadzora nad poslovanjem, prometovanjem kao i nadzora nad prometnim osobljem; on je i njima odobravao ili ne izgradnje željeznica i njihove smjerove. Takve koncesionirane željeznice bile su slavonsko-podravska u dužini od 115 km i Zagreb-Samobor 32 km te Zabok-Gornja Stubica 20 kilometara. Ostale ranije koncesionirane pruge ostale su u vlasništvu države s tim da su ranijim vlasnicima određene naknade do isteka vremena koncesija. Kod koncesioniranih željeznica bilo je lakše provoditi modernizaciju i racionalizaciju, jer im je uprava bila pokretnija i fleksibilnija. Budući da su to bila manja željeznička poduzeća s uskotračnim prugama, bila im je primarna ekonomičnost i odgovornost prema akcionarima i one su poslovale dok su akcionari imali interesa za njihovo funkcioniranje pa i modernizaciju, a u protivnom su ih raspuštali, ili prepuštali podržavljenju, ako su imale određene strateške važnosti.

Vicinalne željeznice građene su uglavnom stranim kapitalom, jer domaćeg ili nije bilo ili nije bilo interesa za njegovo ulaganje u izgradnju željeznica. Tako je propao i prijeratni pokušaj da se zainteresira mjesno stanovništvo za

njihove izgradnje, jer je ono bilo sklonije ulaganju na štednju u banke nego u dionice i jer je bilo previše siromašno za takva ulaganja pa ih je na kraju morala financirati mađarska vlada, što je njoj bila prilika za dalju mađarizaciju i centralizaciju željeznica. U 30-tim godinama tim privatnim željeznicama su počele konkurirati ceste i automobilski saobraćaj.

Najveći dio jugoslavenskih pa i hrvatskih željeznica bio je u državnom vlasništvu i državna administracija je provodila investicijsku politiku i racionalizacijske zahvate, uglavnom uz pomoć raznovrsnih zajmova, najžešće državnih i nastojala da pri tome provodi i zaštitu kako vojno političkih interesa tako i gospodarski razvoj. U predratnom razdoblju su, zbog strateških razloga i ekonomskih interesa, austrijske i mađarske vlade nastojale u hrvatskim pokrajinama graditi željezničku mrežu, koja je povezivala sjeverne i južne hrvatske zemlje sa sjevernim susjedima, a u međuratnom razdoblju su izgradnja novih pruga i rekonstrukcije bile usmjerene povezivanju istočnih i zapadnih pokrajina zajedničke države te povezivanju istočnih i središnjih s primorskim. Obnova, rekonstrukcije i modernizacije kao i izgradnja novih željezničkih pruge negdje manje negdje više trajala je cijelo međuratno razdoblje. Svi ti poslovi neophodni za odvijanje željezničkog prometa zahtijevali su velike financijske kapitale, koje ni držani proračun nije mogao podnijeti pa je državna administracija tražila druge izvore financiranja željeznica. Problem organizacije i financiranja željeznica, bio je u 20-tim godinama, pogotovo poslijeratnim, aktualan i u drugim evropskim zemljama, zbog velikih ratnih razaranja i velikih troškova obnove. Zbog toga se i u tim državama i nastojalo koncentrirati željeznice u jedno poduze kombiniranom

autonomnom državnom upravom. U takvoj organizaciji bi željeznice postale autonomna poduzeća koja bi poslovala po principu privatnog poduzeća, imala svoj budžet i bilancu te pokrivala svojim poslovanjem troškove i uloženi kapital. Ministarstvo saobraćaja javlja se i dalje inherentno kao nadzorna instanca. U tom smislu je izrađen jedan nacrt zakona, poslan je i na raspravu te je izazvao dosta oprečnih mišljenja. Zbog toga je odgođeno udalje doradivanje tog zakonskog projekta, na kraju je odbačen i uobičajenim zakonskim postupkom ministarstvo saobraćaja je zadržalo dotadanji sistem državnih željeznica, ali je Direkcija dobila pravo izrade bilance kao privatno poduzeće. Time je dobila mogućnost da barem ukazuje na potrebu i probleme i donekle utječe na racionalizaciju poslovanja.

Racionalizacija u tehničkom dijelu s saobraćaja zahtijevala je smanjenje režijskih troškova koji su iznosili i do 30, a na brzim prugama i 40 posto, i odnosili su se uglavnom na korištenje goriva i drugog materijala potrebnog u željezničkom prometu. Stoga se već krajem 20-tih godina javljaju nastojanja za elektrifikacijom željezničkog prometa, što je bilo povezano s općim uvjetima elektrifikacije odnosno s izgradnjom električnih centrala i zahtijevalo planiranje na državnoj razini. S obzirom na razinu razvoj gospodarstva, gospodarsku krizu s početka 30-tih i manje-više stagnantno cijelo desetljeće kao i potrebe drugih vrsta prijevoza-cestovnog i pomorskog, elektrifikacija željeznica ostala je još dugo godina neizvediva.

Do kraja 30-tih godina zagrebačka direkcija uspjela je dobiti samo dvije motorne lokomotive, a one su bile i jedine u Jugoslaviji, što također pokazuje opću razinu modernizacije i elektrifikacije u međuratnom razdoblju.

Racionalizacija nije uvijek nailazila na interes zaposlenika, jer je često bila povezana sa smanjivanjem radne snage, koje je bilo previše i bila je jeftina. To je također bio jedan od razloga sporije modernizacije pa i racionalizacije u željezničkom prometu.

Modernizacija i racionalizacija željezničkog prometa bila vezana i za potrebe gospodarstva. Željeznicom su prevoženi najčešće rasuti tereti i poljoprivredni proizvodi. Za ove dvije vrste roba nisu bili prikladni jednaki vagoni pa su bila u upotrebi dva tipa vagona: otvoreni i zatvoreni, a oni su korišteni samo sezonski. Stoga se događalo da je na pr. ljeti nedostajalo vagona za prijevoz poljoprivrednih proizvoda koji su prevoženi u zatvorenim vagonima, a istovremeno su stajali ne upotrijebljeni otvoreni vagoni. I obrnuto zimi. I struktura jugoslavenske pa i hrvatske privrede bila je raznovrsna i bilo je teško uskladiti sve potrebe. Istočni krajevi Jugoslavije bili su izrazito poljoprivredni i za njihove proizvode korišteni su zatvoreni vagoni, a u zapadnim krajevima se najviše izvozilo drvo i korišteni otvoreni vagoni. Tako se događalo da su mnogi vagoni u povratku vozili prazni, a istovremeno je nedostajalo vagona za prijevoz drugih roba. Tako je ljeti bilo oko 40 tisuća vagona u pokretu, a nedostajalo ih je 10 tisuća. Zimi je bilo obrnuto pa je samo deset tisuća vagona prevozilo robu, a ostali su stajali na sporednim kolosijecima neiskorišteni. Zbog takvih razlika i praznog hoda vagona bio znatno veći procent kola u cirkulaciji nego što je bile potrebno za prevezenu tonažu. Osim toga, takva organizacija prijevoza s dvije vrste vagona bila je skuplja, eksploatacija kola manja a troškovi veći, a nije bila ni po međunarodnim standardima. Stoga su tražene mogućnosti racionalizacije u novoj orijentaciji željezničkog prijevoza

prema jadranskim lukama i povezivanje željezničkog i pomorskog prometa, što je posebno istaknuto u Jubilarnoj knjizi jugoslavenskih željeznica slijedećim konstatacijama: "Kad bi se artikli koji se prevoze u otvorenim kolima življe prevozili u mrtvoj sezoni, oskudice u izveznoj sezoni ne bi bilo u onom stupnju kakva se opaža. Ako bi se kolaboracija između državnih željeznica i državnog brodarstva u tom cilju i sistematski organizirala i provodila takve oskudice uopće ne bi bilo.»⁴⁶ Također je bilo potrebno izvršiti rekonstrukciju cijelog voznog parka i nabaviti moderne vagone koji bi mogli primiti i poljoprivredne proizvode i rasute terete, a sve više se pokazivala potreba i za specijalnim vagonima poput hladnjača i cisterni. Prema tome racionalizacija željezničkog prometa, mogla je provesti najviše modernizacijom voznog parka i svrsishodnom organizacijom sveukupnog prometa, odnosno svih njegovih vrsta. A takva i organizacija i modernizacija iziskivala je intervencije većih kapitala i mogla je biti provedena na državnoj razini, što je vodilo koncentraciji kapitala i centralizaciji prometa te je izazivalo političke otpore.

Jugoslavenske željeznice bile su učlanjene u Međunarodni Savez željeznica pri Tehničkoj uniji u Parizu, te uključene u međunarodni transport roba i ljudi i stoga su morale, osim reda vožnje, prilagoditi i svoje pruge i vozni park međunarodnim tehničkim propisima saobraćaja, kao i ostalim zahtjevima takvog prometa. S obzirom na geografski položaj hrvatskih i ostalih jugoslavenskih zemalja veći dio pruga bio je na međunarodnim transverzama pa je modernizacija, a time i racionalizacija, bila nužna da bi ostale i opstale u međunarodnom i tranzitnom prometu.

⁴⁶ Jubilarna knjiga jugoslavenskih željeznica, 1928

I putnički prijevoz zahtijevao je bržu modernizaciju željeznica zbog razvoja turizma i već konkurencije automobila u 30-tim godinama. Zbog većeg automobilskog prijevoza smanjen je broj putnika u prvom i drugom razredu koji su i ranije bili deficitarni, te na brzim vlakovima. Stoga je trebalo poboljšati kvalitetu putničkih kola i povećati brzinu vlakova kako bi prijevoz bio kvalitetniji i efikasniji. Turisti pa i putnici trećeg razreda, tražili su veću udobnost prevoza željeznicom. I tranzitna putnička kola morala su odgovarati standardima međunarodnog saobraćaja. Iako je putnički promet u međunarodnim vlakovima, pogotovo prvog i drugog razreda, bio nerentabilan na hrvatskim i jugoslavenskim prugama imao je društveni značaj i pokretao modernizaciju svih putničkih vagona pa i na linijama unutarnjeg saobraćaja.

U okviru nastojanja za modernizacijom, posebno racionalizacijom željezničkog prometa, nastojalo se uskladiti cestovni i željeznički saobraćaj pa su ukinute i neke nerentabilne lokalne željezničke linije i prepuštene cestovnom saobraćaju i tako uskladiti međusobne interese željezničkog i cestovnog prometa. Pri tome se nastojalo povezati željezničku mrežu s cestovnom u cilju razvoja turizma.⁴⁷

Za rentabilnost pa i racionalizaciju željezničkog poslovanja veliku važnost imale su prijevozne tarife. Onima su ovisili prihodi za pokriće troškova poslovanja, ali manje ili više uspješna suradnja s gospodarstvom. Prijevozne tarife bile su jednako važne i željeznici kao prijevozniku, kao i onima čije su robe prevozili. Stoga su tarife bile stalno predmet rasprava i sporova među njima pri čemu je posredovala i državna administracija koja je preko uprava željeznica nastojala

⁴⁷ 1923 osnovano je poduzeće Putnik za podizanje turizma i veze s putovanjima stranaca pa je dobilo pravo prodaje putnih karata po Jugoslaviji i inozemstvu.

regulirati te odnose. I u vrijeme mađarske i austrijske uprave nad željeznicama u hrvatskim pokrajinama bilo je velikih sporova između privrednika i uprava željeznica zbog tarifa. Mađarska uprava u Budimpešti, koja je određivala tarife na cijeloj Ugarskoj polovici države, određivala je tarife tako da je pogodovala tarife na duljim relacijama pa je bilo skuplje prevoziti robu iz hrvatskih destinacija nego mađarskih do mora i po drugim hrvatskim pokrajinama. Stoga su željezničke tarife bile stalno predmet sporova ne samo s privrednicima već i žalbi komora i drugih predstavničkih organa.

Sporovi oko željezničkih prijevoznih tarifa nastavljani su i u međuratnom razdoblju. U prvim poratnim godinama vladala je potpuna pomutnja u prijevoznim tarifama, jer su obračunavane po različitim propisima i sustavima iz ranijih državnih zakona, a još više zbog samovolje činovničkog osoblja. Državna je administracija nastojala izvući što više koristi od poslijeratne prijevozne konjunktura pa je stalno povećavala prijevozne tarife, čak do dvanaest puta u nekoliko godina. Uskoro se pokazalo da je takva tarifna praksa neodrživa, jer je znatno štetila trgovini i cijelom gospodarstvu, smanjen je obujam prijevozne roba čime je vodilo u stagnaciju i sam prijevoz. Godine 1922. uveden je isti sistem vozarine na svim jugoslavenskim prugama i reklamacioni uredi za nepropisne naplate tarifa. Od tih ureda nije bilo veće koristi, zbog brojnih povlastica koje su izdavali i oni i razne lokalne i centralne vlasti pa je kaos nastavljen, dok nisu i jugoslavenske željeznice uklopljene u međunarodni transport i stabilizaciju dinara, odnosno ujednačavanje valute na državnoj razini. Godine 1925. obznanjen je i poseban zakon o željezničkoj tarifi po kojem su određeni osnovni propisi o

prijevozu i naplati prijevoza roba za sve željeznice te određen "daljinar"_ propis o razdaljinama između pojedinih željezničkih postaja. Do 1927. provedena je tarifna reforma tako da je izvršena klasifikacija roba i unifikacija tarifa u cijeloj državi. Reformom su ukinute sve dotadašnje tarife i mnoge povlastice. Osnovan je i tarifni odbor za dogovoru između željezničke uprave i gospodarskih komora za detaljnija dogovoru o tarifama. Međutim ovom reformom određena su samo osnovna načela, ali nije uslijedila i dalja razrada te Pravilnik s tablicama, pa je u praksi i dalju primjenjivano paušalno odmjeravanje tarifa i nastavljeni nesporazumi zbog takvog načina naplate prijevoza. Stoga je tarifna reforma i dalje bila predmet žestokih kritika trgovaca, ali i drugih privrednika pa i jadicovke kao ova u Trgovačkim novinama iz 1927.: "Naša izvozna trgovina potisnuta je sa inozemnog tržišta uslijed skupoće željezničkog prijevoza u državi samoj i poboljšanja dinara naprama stranim valutama tako da danas imamo silno mnogo neizvezene robe. Dok druge države čine sve za olakšanje izvoza, dok daju izvozne premije, direktne željezničke i parobrodske izvozne tarife, dotle ni moramo boriti se da polučimo bar donekle ukinuće, odnosno sniženje, tarifnih stavova za izvoznu robu".⁴⁸ Godine 1928. ozakonjene su u svim evropskim pa i srednje evropskim zemljama međunarodne konvencije o prijevozu robe, putnika i prtljaga na željeznicama, što je bilo novi poticaj daljem sređivanju tarifne željezničke politiku na jugoslavenskim željeznicama. Međutim, problemi su sporo rješavani kao i cjelokupni sistem racionalizacije i modernizacije željeznice pa se taj problem posebno zaoštrio u vrijeme krize i 1932. zagrebačka komora ističe u svojem izvještaju iz te godine da željezničke tarife opterećuju i

⁴⁸ Trgovačke novine 1927.

proizvodnju i konzum stanovništva, a time i cjelokupnu privredu, bilo izravno bilo posredno, jer se putem željeznica prevozi oko 80 posto čitavog prijevoza roba potrebnih za proizvodnju ili prodaju. Kao glavna poteškoća u rješavanju tarifnih odnosa željeznice i gospodarstva istaknut je nesređeni odnos uprave željeznica i državne administracije: "Utvrdjivanje administrativnog i financijskog odnosa željezničke eksploatacije kao samostalnog privrednog poduzeća prema ostaloj čisto administrativnoj državnoj upravi..nije ni u pogledu prava ni obaveza željezničke eksploatacije točno razgraničen, jer željeznička eksploatacije danas je opterećena velikim brojem obaveza koje nisu u nikakvoj vezi sa željezničkom eksploatacijom...i svaka akcija željezničke eksploatacije u svrhu poboljšanja saobraćajnog aparata u cilju modernizacije saobraćajne službe pa i u pravcu vođenja racionalne i elastične tarifne politike ili je posve onemogućena ili svedena u najuže granice. Posljedica je ovoga stanja da željeznička eksploatacija ne može vršiti svoju primarnu narodno privrednu funkciju i to upravo u najtežim vremenima kada je ova funkcija od najveće važnosti naročito u oblasti tarifne politike."Pri tome ističu da je taj odnos u drugim zemljama sređen te je željeznica tretirana kao samostalno poduzeće, što je u jugoslavenskim prilikama bilo dosta teško izvedivo, zbog već spomenutog nedostatka samostalnog investicionog kapitala za njezinu modernizaciju i izgradnju.

Uprava željeznica iskorištavala je konjunkturu iz 20-tih godina kada su željeznicom prevožene velike količine tereta i pod kraj tog desetljeća-1929. povećane su vozarine za rasute terete i poljoprivredne proizvode od 20-30 posto, što je omogućilo željeznici najveći prihod u pet godina. Uprava

željeznica nastavila je i u narednim godinama velikim vozarinama nadoknaditi transportnu krizu pa je i uz znatno smanjene prevezene količine roba uspjela namiriti fiskalna i eksploatacijska opterećenja. Tako je željeznička uprava visokim vozarinama opteretila dodatno gospodarstvo u vrijeme krize, posebno agrarnih proizvoda, ali i vlastitu eksploataciju. Usprkos velikim povećanjima vozarina ipak su, zbog smanjenog obujma prijevoza, prihodi željeznica od prijevoza roba u 1933. i 1933 smanjeni za 31 posto u odnosu na 1929. godinu. Željeznica, tako izolirana od gospodarstva i prepuštena svojim teškoćama, jer su i njoj državne subvencije u tim godinama smanjene, našla se također u zatvorenom krugu problema iz kojih sama nije mogla naći izlaza. U takvim okolnostima i uprava željeznica morala je zatražiti koordinaciju s gospodarstvom pa je aktiviran Tarifni odbor, koji je novom uredbom 1932. dobio veće ovlasti. Odbor bio je imao dvadeset članova od kojih je jedan imenovan od Ministarstva saobraćaja, devet članova zajednički su predlagale trgovačko-obrtnička i industrijska komora, pet članova Glavni zadružni savez, četiri člana Ministarstvo šuma i rudnika i šest samostalnih stručnjaka. Sjednicama tarifnog odbora bili su prisutni i predstavnici Ministarstva saobraćaja, Generalne direkcije državnih željeznica, Direkcija riječne plovidbe te ostalih zainteresiranih ministarstava. Tarifni odbor birao je četiri člana stručnjaka kao predsjednike anketnih odbora, koji su djelovali kao izvršni organi Tarifnog odbora. Ingerencije Tarifnog odbora bile su dosta opsežne, ali uglavnom savjetodavne; razna mišljenja o voznom redu, o pitanjima transporta koji se odnosi na gospodarstvo, opće tarifne propise te raspisivati ankete o tim pitanjima.

Da bi predusrela preveliko uplitanje privrede u poslovanje željeznice, Generalna direkcija državnih željeznica

je odmah nakon osnivanja Tarifnog odbora podastrla odboru svoj prijedlog tarifne reforme, koju je upravo taj odbor trebao izraditi. Dakako nastale su opet nesuglasice. Naime, prijedlog novog tarifnog zakona Generalne direkcija predviđao je novo povećanje proвозnih tarifa, dokidanje lučkih povlastica, zatim detaljnu klasifikaciju roba, što je otklanjalo mogućnosti zloupotreba, ali i povećanje prijevozne tarife od 10-30 posto, a za neke artikle i 100 posto. Jedino je izvoznim poljoprivrednim proizvodim ostala neizmijenjena tarifa. Zagrebačka TOK oštro je protestirala i u svojem Izvještaju iz 1933.ističe de u tarifnom zakonu moraju biti "...provedeni vrhovni princip svake željezničke tarifne politike, a to je celishodna koordinacija neminovnih potreba željezničke eksploatacije i opravdanih potreba privrede. Komora, razumije se, uviđa, da je postignuće ove koordinacije u današnjim vremenima neobično teško, jer se i narodna privreda kao cjelina i željeznička uprava kao privredno poduzeće nalaze pod ogromnim i teškim pritiskom opće privredne krize. Međutim zbog nerazdružive uzajamne veze interesa privrede i željeznice smatra, da se u teškim vremenima još manje nego inače smije odstupati od provođenja ovog osnovnog načela i da svako jače zanemarivanje ovog stanovišta mora da dovede do štetnih i nedoglednih posljedica i za jednu i za drugu stranu. Prema tome moraju po mišljenju ove komore svi naponi biti upravljani u pravcu, da se ne samo očuva ravnoteža željezničkog gazdinstva, nego da se jednako očuva i ravnoteža privredne radinosti kao cjeline." Posebno su bili ogorčeni trgovci koji su tražili i predstavnike gospodarstva u Direkciji državnih željeznici u nadi da bi oni u željezničkoj politici izravno podržavali interese gospodarstvenika. Ona je pak bila prisiljena povećavati vozarine, jer je dobivala sve manje dotacija pa su

rasprave trajale bez konkretnih rezultata sve do rata. Prijevoz roba iznos je približno 65-70 posto prihoda željeznica pa je uprava željeznica nastojala zadržati prijevoz roba, a da istovremeno iskoristiti sve mogućnosti što više zaraditi na njemu pa čak i pod okolnostima smanjenog obujma njegova prijevoza.

Upravo se na željezničkom prijevozu roba pokazala uzročna povezanost svih gospodarskih segmenata i potreba njihovog koordiniranog rješavanje putem međusobnih dogovora. A ti dogovori nisu uspijevali zbog više razloga: disperzivnih interesa pojedinih pregovarača, različitih, interesa i potreba prijevoza iz pojedinih dijelova zajedničke države pri čemu su jedni bili vezani uz željezničko-riječne saobraćajne veze, a drugi uz željezničko-pomorske. Osnovni problem jednima i drugima je bio nedostatak investicionog kapitala u gospodarstvu i željeznici i za modernizaciju i racionalizaciju pa je obično presuđivala državna administracija prema svojim interesima.

Tarifnom reformom iz sredine 20-tih godina o prijevozu roba željeznicom, određena je i lučka tarifa po kojoj je izrađena i posebna tablica povlaštenih vozarina za primorske i dalmatinske luke. Sušačka luka je bila izuzeta od vozarina, i samo su brodovi plaćali privez u luci. Željezničke lučke tarife i lučko-željeznički prijevozi roba morao je biti reguliran zbog međunarodnog tranzitnog prijevoza. Stoga je određena vozarina roba iz srednje evropskih zemalja do Trsta i Rijeke po međunarodnim konvencijama. Također je izrađena izravna tarifa između talijanskih i jugoslavenskih željeznica, zbog velikog jugoslavenskog izvoza u Italiju. Isto je uspostavljeno s Mađarskom, zatim i s Poljskom i Njemačkom. Na taj su način uspostavljene lučke tarife po kojima je roba

prevažana iz luka dalje željeznicom podlijegala povlaštenim tarifama. Početkom 30-tih godina bilo je pokušaja da se one dokinu, što je izazvalo velike proteste posebno brodarskih prijevoznika. Naime, u željezničkoj prijevoznoj politici postojale su dvije orijentacije: jedna ja bila kontinentalno-riječna i druga kontinentalno-pomorska. Prva orijentacija je bila prikladna za srednje evropske zemlje i podunavske, pri čemu je kombiniran prijevoz poljoprivrednih proizvoda željeznicom na sjever i Dunavom dalje na istok te preko luke Braile u Crnom moru dalje, ili preko solunske luke u kojoj je bio zakup slobodne zone za robu pristiglu jugoslavenskim željeznicama. U drugoj kontinentalno-pomorskoj trebalo je povezati jadranske luke željezničkim transportom za izvoz poljoprivrednih proizvoda posebno za područja Mediterana, ali i zapadnoevropske luke, jer je taj prijevoz išao preko crnomorskih luka. Taj je spor trajao do sredine 30-tih. kao se i državna administracija priklonila o drugoj varijanti pa su oko 30 posto snižene izvozne tarife preko jadranskih luka za žitarice i 20 posto za mahunaste plodove, ali samo za prijevoz većih kontingente. Razrađen je bio i sistem nižih tarifa za neke druge proizvode, ali ipak nisu ostvarene jednake prijevozne tarife iz unutrašnjosti države do jadranski luke prema pogodnostima koje su utvrđene međunarodnim ugovorima za prijevoze robu iz srednjoevropskih država prema Rijeci i Trstu. To je bio često razlog nezadovoljstva privrednika pa je i u rezoluciji svih jugoslavenskih komora iz 1936. i objavljene u časopisu Privreda iste godine istaknuto: "Usprkos pretresa u mnogobrojnim konferencijama još do danas nisu aktivirane dovoljno niske izvozne lučke tarife za žitarice koje bi omogućile instradiranje našeg izvoza žitarica preko naših luka umjesto preko Braile. Jednako je ova lučka orijentacija otežana

danas uslijed povisivanja lučkih tarifa posljednjih godina kao i time da do danas nisu ostvarene tranzitne jadranske tarife koje bi bile paritetne tarifama koje već davno postoje u korist konkurentnih stranih luka. Konferencija smatra da danas ne postoje još nikakva korisna i svrsishodna suradnja između riječne plovidbe, državnih željeznica i pomorske plovidbe, te je potrebno, da se ne samo ova transportna sredstva, koja imaju služiti našoj narodnoj privredi u što većoj mjeri unaprijede i stvori racionalna kolaboracija svih ovih transportnih ustata nova, naročito u međunarodnom saobraćaju i tako na najbolji način iskoristi naš ukupni transportni sistem."⁴⁹ To su bili prilično složeni problemi zbog gore navedenih razloga, a konferencija je pretpostavljala da bi barem smjernice takve prijevoznice politike trebalo unijeti u pripremani pomorsko trgovački zakon. Taj zakon nikada nije obznanjen niti je izvršeno zatraženo usklađivanje, već je administrativnim zahvatima i dalje vođena željeznička kao i ostale prijevozne tarife.

Tarifnim zakonom iz 1925. bila je regulirana i putnička tarifa. Ona je također ujednačena za cijelu državu i provedena po kilometarskom računu osobnog vlaka za treći razred i za brze vlakove. Putnička tarifa na jugoslavenskim željeznicama bila je viša nego u drugim evropskim državama što je također izazivalo često nezadovoljstvo i kritike politike vlade i Direkcije željeznica. Stoga je već 1927. snižena linearno, a kod brzih vlakova obrnuto proporcionalno prema kilometraži. Na taj je način snižena cijena i prvog i drugog razreda. Promjene putničke tarife bile su podložne više vrsnim činiocima koji su utjecali na prijevoz: udobnost u kolima, mjestu prijevoza i brzini vožnje te konkurenciji drugih prijevoznih sredstava.

⁴⁹ Privreda, 1936.

Prva dva razreda imala su znatno udobnije vagone kao i brzi vlakovi pa je i cijena prijevozne karte bila viša. U vrijeme krize je karta za te kategorije prijevoza snižavana i povećavana udobnost prijevoza i brzina vlakova da bi se zadržalo putnike te putnike zbog sve veće konkurencije putničkih automobila kojima je bila sklonija klijentela iz ta dva razreda. A modernizaciju su plaćali putnici trećeg razreda tako da je njima povećana tarifa a ne i udobnost putovanja. Trećim razredom putovalo je 94 posto putnika, a njima je 1933. povećana cijena vozarine. Međutim željeznička uprava je morala zadovoljiti i te putnike, već i zato jer su činili većinu putnika, i kriza je utjecala na smanjenje i njihovih putovanja kako brojem tako i kilometražom. Osim toga pojavili su se i autobusi u javnom prijevozu pa je i autobusni prijevoz privlačili dio putnika trećeg razreda. Stoga je racionalizacija u putničkom prijevozu morala biti usmjerena i na modernizaciju putničkog prevoza i tih putnika, a to je značilo cjelokupnog putničkog prijevoza boljih i udobnijih vagona svih razreda, veće brzine prijevoza, raznih povlaštenih prijevoznih karata, kojih je bilo i do 30 posto, zatim povratnih karata i slično. Da bi se povećao broj putnika uvedene su i karte za turistička putovanja, pretplatničke godišnje i polugodišnje karte, povlastice za razne prigode-kongrese, sajmove i slične skupove te izletničke vlakove, sve po uzoru na druge evropske željeznice. Turisti su bili sve više potencijalni željeznički putnici pa ih je trebalo privući i preoteti konkurenciji-autobusima, a pod karaj 30-tih i začetcima avion prijevoznicima. Stoga su uvedene razne turističke povlastice na željezničkom prijevozu. Tako je na primjer 1936. uslijed smanjenja vrijednosti lire povećan priliv turista iz srednje evropskih zemalja u Italiju pa su jugoslavenske željeznice

uvele popuste na grupna putovanja ne bi li privukle te turiste na svoje vlakove. Sve to govori da se željeznica morala snalaziti u povećanju svojeg poslovanju na razne načine za vlastito održanje kao i ostala gospodarska poduzeća i da je i njoj kriza na izvjestan način pomogla u razmišljanju o racionalizaciji i modernizaciji prijevoza putnika. Tako je od 1927 do 1933. pruga normalnog kolosijeka povećana 47.2 % na 53, slično je povećan i uzani kolosijek. Nesklad je bio veći u robnom prometu i odnosima s privredom pri čemu se javilo više konkurentskog nego koordiniranog ponašanja.

Racionalizacija i potreba modernizacije zahtijevali su i reorganizaciju poslovanja kao i smanjenje upravnih troškova. U vrijeme najžešće krize smanjen je broj željezničkog osoblja pa i upravnog, koje nije ni poslije krize povećavano. Na taj se način također nastojala provesti racionalizacija poslovanja u željezničkom prometu.⁵⁰

Brojno stanje željezničkog osoblja od 1929 do 1933

Godine	Ukupno zaposlenih	Prosjek Eksploat.	na brr voz. U 1000	Osoblja na ekspl.km	osoblja na sto tis.voznih km.
1929	75.635	9.073.8	47.674	kol.34	158.7
1933	70.960	9.326.1	45.282	srp.61	156.7

Na željeznicama su radili kvalificirani i nekvalificirani radnici. Kvalificiranih radnika je bilo znatno manje nego nekvalificiranih, pogotovo u poratnim godinama i u hrvatskim željeznicama, jer su ranije te poslove radili mađarski službenici, a poslije rata je potrajalo neko vrijeme dok su obrazovani i u poslove uvedeni domaći kadrovi.

⁵⁰ Sstatistika jugoslavenskih željeznca za navedene godine

PROMET ROBA

Osim putnika željeznice su prevozile i raznovrsnu robu u okviru putničkog prijevoza: putničku prtljagu, robu namijenjenu trgovini, poštanske pošiljke te druge raznovrsne pošiljke. I roba je prevožena brzovozno i sporovozno, ovisno o vrsti i namjeni. Dvadesete su bile ekspanzivne za prijevoz roba posebno nakon stabilizacije željezničkog prometa sredinom desetljeća kako to pokazuje tablica:⁵¹

Promet roba u 20-tim godinama						
Godine	tona prevezene robe	Tonskih Kilometara	na 1 km. eksploatac. dužine	Plaćeno za Prijevoz U 1000 d.	na 1 km eksploatac. dužine	režijski prijevoz u 1000 t.
1922	50.334	5,738.75	676	15.5188	1.828	?
1924 /25	27.800/	2,084.71	240.3	21.093	2.431	2.629
1929	14.169	1.635	180.3	19.223	2.552	3.934

Kriza s početka 30-tih godina utjecala je i na smanjenje prijevoza roba željeznicom, odnosno i krizom transporta uopće. Snagu krize i smanjenje prijevoza pokazuju slijedeće tablice, koje se kao i gornja odnose na cijelu Jugoslaviju, ali su relevantno i za pruge zagrebačke direkcije, budući da nema izdvojenih pokazatelja:

Prometroba u godinama krize				
Promet nekih roba u izvozu				
Vrsta roba	Godine	Neto Broj u 1000	Tonski % od ukupnog put u izvozu	kilometri prosječni jedne tone
obrađeno drvo	1931	66.729	19.63	212.63
	1932	33.694	12.59	160.97
	1933	40.177	12.18	182.06
Drvo za ogrijev	1931	45.749	13.46	241.22
	1932	23.280/	8.68	194.73
	1933	12.959	3.93	152.03
Rude	1931	58.062	14.35	326.63

⁵¹ Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije n.dj za navedene godine

	1932	47.287	17.65	293.80/
	1933		17.6	296.63
Kukuruz	1931	/	/	/
	1932	41.551	15.52	556.97
	1933	98.498	29.85	564.76

Promet nekih roba u tranzitu

žitarice (osim kukuruza)	1931	13.049	3.50/	161.16
	1932	/	/	/
	1933	41.178	17.22	244.20/
Voće	1931	20.237	5.43	203
	1932	21.766	9.10/	225.75
	1933	32.332	13.52	270.13
Rude	1931	/	/	/
	1932	6.23	2.61	123.25
	1933	11.770/	4.92	169
Papir i izrađevine	1931	13.187	3.54	168.37
	1932	12.409	5.23	185.68
	1933	12.851	5.27	205.04
mineralna ulja	1931	25.183	6.76	237.51
	1932	14.756	6.17	207.66
	1933	12.171	5.09	210.63

U vrijeme krize promet roba je u cjelokupnom prijevozu smanjen i do 100 posto da bi se od sredine 30-tih postepeno povećavao, ali do kraja desetljeća nije dosegao količinu iz 1929. kako to pokazuje tablica:⁵²

		SVEUKUPNO prevezeno brzovozno i spоровozno u tonama				
godina	prevezeno Robe tona U 1000	Po 1 km. eksploac. dužine	Tonskih kilometara u 1000	prosječno Na 1 km.	Po 1 km. ekspl. Dužine	
Zagreb	1925	4.386	2.177	713.095	162	353.979
Jugoslavija	1925	16.26	2.466	1.775.685	109	269.672
Zagreb	1933	3.884	1.810/	885.954	?	412.686
Jugoslavija	1933	11.59	1.647	2.393.054	206	339.913
Zagreb	1938	5.335	2.416	1.253.975	180/	567.770/
Jugoslavija	1938	15.42	1.622	3.349.703	217.23	352.267

⁵² Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije, n.dj za navedene godine i Godišnje statistike jugoslavenskih željeznica.

Prtljage						
Zagreb	1925	5	2.7	645	117	320
Jugoslavija	1925	20	3.1	1.732	86	263
Zagreb	1933	1	0.63	185	?	86.2
Jugoslavija	1933	5	0.81	670/	117.1	95.2
Zagreb	1938	Nije posebno iskazano				
Jugoslavija	1938	nije iskazano				
Režijske besplatne pošiljke						
Zagreb	1925	747	371	105.512	141	52.377
Jugoslavija	1925	2.075	315	252.265	121	38.311
Zagreb	1933	886	?	166.211	?	?
Jugoslavija	1933	2.673	?	454.536	?	?
Zagreb	1938	1.250/	566	266.648	?	?
Jugoslavija	1938	5.339	562	892.815	167.2	93.891

Kriza željezničkog transporta pogodila je jednako državne kao i privatne željeznice, kako uskog tako i širokog kolosijeka. Željeznice uzanog kolosijeka u pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji bile su uglavnom u vlasništvu industrijskih poduzeća i promet na njima ovisio od proizvodnje-uvoza sirovina, najčešće drva iz šuma i prijevozu gotovih proizvoda. Budući da je i proizvodnja zbog zatvorenosti tržišta stagnirala, ili znatno smanjena, to je dakako i transport i na tim željeznicama smanjen. Drugačiji je bio položaj uskotračnih željeznica u Dalmaciji i na ličkoj pruzi, gdje su uskotračne željeznice korištene i za putnički prijevoz. Njihova važnost za prijevoz roba povećana je nastojanjima jadranskih luka u 30-tim godinama da se povežu sa željeznicama i povećaju tranzitni promet. Tako je kriza u tranzitu i željezničkom i pomorskom prometu potaknula razmišljanja o preuređenju uskotračnih pruga u širokotračne, što je postepeno i ostvareno, ali kroz nekoliko desetljeća. To je povećavalo tranzitni promet, koji je bio financijski isplativ, jer je prijevoz te robe dvostruko naplaćivan, kola u tom prometu su upola manje boravila i

na jugoslavenskim i hrvatskim prugama, što je koristio i domaćem izvozu. Zbog standardizacije takvih vagona koristio je taj promet i za modernizaciju hrvatskih i jugoslavenskih željeznica upravo zbog vrsta roba koje su prevozile kako pokazuje tablica:⁵³

Vrsta roba	Promet roba u godinama krize			
	Promet nekih roba u izvozu			
	Godine	Neto Broj U 1000	tonski % od ukupnog u izvozu	Kilometri prosječni put jedne tone
Obradeno drvo	1931	66.729	19.63	212.63
	1932	33.694	12.59	160.97
	1933	40.177	12.18	182.06
drvo za ogrijev	1931	45.749	13.46	241.22
	1932	23.280/	8.68	194.73
	1933	12.959	3.93	152.03
Rude	1931	58.062	14.35	326.63
	1932	47.287	17.65	293.80/
	1933		17.6	296.63
Kukuruz	1931	/	/	/
	1932	41.551	15.52	556.97
	1933	98.498	29.85	564.76

Tranzitni promet u odnosu na ostale količine prometa roba krajem 20-tih i početkom 30-tih godina pokazuje slijedeća tablica:

Promet nekih roba u tranzitu				
žitarice (osim kukuruza)	1931	13.049	3.50/	161.16
	1932	/	/	/
	1933	41.178	17.22	244.20/
Voće	1931	20.237	5.43	203
	1932	21.766	9.10/	225.75
	1933	32.332	13.52	270.13
Rude	1931	/	/	/
	1932	6.23	2.61	123.25
	1933	11.770/	4.92	169
Papir i izrađevine	1931	13.187	3.54	168.37
	1932	12.409	5.23	185.68
	1933	12.851	5.27	205.04

⁵³ Statistički godišnjak jugoslavenskih željeznica i Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije DZ nvedene godine

Mineralna ulja	1931	25.183	6.76	237.51
	1932	14.756	6.17	207.66
	1933	12.171	5.09	210.63

Promet roba sredinom 20-tih godina i krajem 30-tih bio je u zagrebačkoj direkciji slijedeći:

PROMET ROBA SREDINOM 20 I KRAJEM 30-TIH GODINA

godina	SVEUKUPNO prevezeno brzovozno i sporovozno u tonama					
	prevezeno Robe tona u 1000	Po 1 km. eksploac. dužine	Tonskih kilometara u 1000	prosječno Na 1 km.	po 1 km. ekspl. dužine	
Zagreb	1925	4.386	2.177	713.095	162	353.979
Jugoslavija	1925	16.26	2.466	1.775.685	109	269.672
Zagreb	1933	3.884	1.810/	885.954	?	412.686
Jugoslavija	1933	11.59	1.647	2.393.054	206	339.913
Zagreb	1938	5.335	2.416	1.253.975	180/	567.770/
Jugoslavija	1938	15.42	1.622	3.349.703	217.23	352.267
Prtljage						
Zagreb	1925	5	2.7	645	117	320
Jugoslavija	1925	20	3.1	1.732	86	263
Zagreb	1933	1	0.63	185	?	86.2
Jugoslavija	1933	5	0.81	670/	117.1	95.2
Zagreb	1938	Nije posebno iskazano				
Jugoslavija	1938	nije iskazano				
režijske besplatne pošiljke						
Zagreb	1925	747	371	105.512	141	52.377
Jugoslavija	1925	2.075	315	252.265	121	38.311
Zagreb	1933	886	?	166.211	?	?
Jugoslavija	1933	2.673	?	454.536	?	?
Zagreb	1938	1.250/	566	266.648	?	?
Jugoslavija	1938	5.339	562	892.815	167.2	93.891

Tablica pokazuje sličnost prijevoza roba s prijevozom putnika: najprije krizu, zatim uspon, ali je u suštini latentna kriza trajala sve do rata pa ni u predratnim konjunktturnim godinama nije dostignut promet s kraja 20-tih godina. Prijevoz roba, među kojima je bilo najviše poljoprivrednih proizvoda i drva, imao je uobičajene frekvencije. Najviše je prevoženo ljeti, a u kriznim godinama smanjenje je bilo prosječno, što znači da je i ljeti a pogotovo zimi prijevoz roba bio smanjen

kako pokazuje tablica:⁵⁴

vrsta robe	Vrste roba u prijevozu					
	Broj tona u 1000	% od robe ukupno prevezene	1929 broj tona u 1000	% od robe ukupno prevezene	1932 broj tona u 1000	% od robe ukupno prevezene
mineralna ulja	2.930.2		2.150.2	18.78	2.002.6	18.4
drvo za ogrijev	2.451.8		1.421.9	12.42	1.263	11.61
drvo obrađeno	2.045.4		912.6	7.97	1.052.3	9.67
šećerna repa	1.106.1		567.5	4.96	447.5	4.11
kamen	863.4		476.2	4.16	416.5	3.85
kukuruz	637.9		458.9	4.01	409.4	3.76
rude svih vrsta	645.9		364.9	3.19	397.7	3.65
pšenica	640.9		331.6	2.9	325.8	2.99
drvo polupreradaeno	626.2		307.4	2.68	325.2	2.99
željezo i željezna roba	510/		296.4	2.5	277.6	2.55
cigle i crijep	508.6		258.3	2.26	243.1	2.23
brašno i mlin.proizvodi	481.6		258.3	2.26	299.3	2.11
kemijski proizvodi	510/		/			
ukupno	13.498		7.804.2	68.18	7.39	67.9
količina 12 glavnih prevezenih proizvoda iznosi prema ukupnoj količini prevezene robe slijedeće u postotcima						
	1929		1932		1933	
	70.65		68.18		67.9	

To se osjećalo i u ukupnom prijevozu roba:

godine	Pregled prijevoza privatne robe sporovozno									
	Broj prevezenih tona privatne robe sporovozno		izvozni		Uvozni		tranzitni		ukupno	
	unutarnji	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1929	13.401	70.14	2.656	13.9	916	4.8	2.131	11.16	19.106	
1930	11.906	72.27	2.191	13.3	665	4.04	1.711	10.39	16.474	
1931	10.630/	76.12	1.302	9.33	471	3.37	1.560/	11.18	13.965	
1932	9.084	78.92	1.059	9.21	365	3.17	1.000/	8.7	11.510/	
1933	8.390/	76.66	1.141	10.43	312	2.85	100/	10.06	10.945	

Nije smanjena samo količina robe u prijevozu već i i prevaljeni kilometri kao i broj natovarenih kola- približno 30 posto, a u izvozu čak za 47 posto.

broj utovarenih vagona	U 100	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
		1.618	1.427	1.378	1.401	1.458	1.514	1.684	1.756

Eksploatacioni koeficijent istodobno je zbog

⁵⁴ Statistički godišnjak Kralj. J., za 1933

provedene racionalizacije povećan ,ali zbog relativno znatnih poreza nije se efektivnije odrazio i na poslovanje željeznice kako pokazuju tablice:

eksploatacioni koeficijent

1929	1930	1931	1932	1933
------	------	------	------	------

100.30/	102.90/	106.74	104.74	101.19
---------	---------	--------	--------	--------

ali s obzirom na porezna opterećenja taj je koeficijent u realnosti iznosio

1929	1930	1931	1932	1933
90.57	93.21	96.93	95.42	92.12

Poslovanje željeznice bilo je uvjetovano općim prilikama u gospodarstvu. Ono je tako u vrijeme krize s obzirom na prijevoz bilo slijedeće:

prihodi u milionima dinara		od prijevoza				
od	1929	1930	1931	1932	1933	
putnika	705	714	661	544	514	
u %	26.33	26.92	27.79	27.56	26.28	
prtljage	8	6	9	6	5	
u %	31	0.25	0.38	0.32	0.29	
Roba	1.827	1.824	1.532	1.223	1.261	
u %	68.18	68.71	64.32	61.91	64.48	
ostalo	138	109	178	201	175	
U %	5.18	4.12	7.51	10.21	8.95	
ukupno	2.68	2.655	2.382	1.975	1.956	
rashodi	1929	1930	1931	1932	1933	
uprava i centr. Služba	111	122	122	110/	97	
u %	4.16	4.47	4.81	5.33	4.91	
prometna služba	456	483	497	443	424	
u %	16.98	17.69	19.55	21.43	21.46	
održavanje pruge	515	523	509	394	372	
u %	19.18	19.14	20.05	19.06	18.82	
mašinska služba	1.355	1.884	1.194	930/	855	
u %	50.4	50.65	46.59	44.95	43.22	
razni rashodi	249	219	219	191	229	
u %	9.28	8.05	8.64	9.23	11.59	
sveukupno	2.688	2.732	2.542	2.069	1.979	

Do kraja 30-tih godina poslovanje željeznica je relativno stabilizirano pa je 1938 bilo slijedeće:

vrsta prijevoza	1938	Prijevoz privatne robe po vrstama prijevoza				ukupno	
		Brzovozno		Sporovozno		br.tona	%
		br.tona	%	Br. Tona	%	br.tona	%
međunarodni prijevoz							
Izvoz							
Preko prijelaznih pograničnih stanica	544		0.80/	1.595.340	10.39	1.595884	10.35
preko lučkih stanica		/	/	967.782	6.30/	967.732	6.30/
ukupno		544	0.80/	2.56307	16.6	2.563.616	16.63
Uvoz							
preko prijelaznih pograničnih stanica	822		1.22	437.600/	2.85	488.422	2.84
preko lučkih stanica		/	/	216.731	1.41	216.731	1.41
ukupno		822	1.22	654.331	4.26	655.153	4.25
Trenzit							
preko prijelaznih pograničnih stanica	822	a 1.903	1.62	1.611.598	10.50	1.612.686	10.43
preko lučkih stanica		/	/	26	/	26	/
ukupno		2.459	8.64	4.828.996	31.45	4.831.455	31.88
unutarnji promet		65.016	96.86	10.523.814	68.55	10.588.360	68.67
Sveukupno		67.475	100	15.851840/	100	15.419.815	100

Željeznicom su mogle biti prevožene sve vrste roba pa i rasuti tereti poput drva i ruda za kojima je rasla potreba u 30-tim godinama u zapadnoj Evropi, naročito u Njemačkoj, glavnim jugoslavenskim trgovačkim partnerom krajem 30-tih godina. Veći dio izvoza i uvoza u Jugoslaviju kao i tranzit roba izvoza i uvoza srednje Evrope na istok i ranije je prevožen željeznicom. Dio tih tereta je i u 20-tim godinama prolazio preko jadranskih luka, a kriza pomorskog transporta s početka 30-tih pokrenula je nastojanja Jadranskih brodara da privuku što više tereta iz kontinenta u jadranske luke pa stoga i njihovo zahtjeve za izgradnjom boljih željezničkih veza luka s jugoslavenskim željezničkim transverzama. Osim Sušaka ni jedna jadranska luka nije bila povezana široko tračnom željezničkom prugom s unutrašnjosti. Sve željezničke veze jadranskih luka sezale su samo do neposrednog zaleđa i bile su uskotračne. Split je bio isto takvom prugom povezan preko Like

sa prugom Zagreb-Sušak, a Dubrovnik i Metković sa Sarajevom. Ličkom prugom Split je bio povezan s unutrašnjosti, ali je takva uskotračna pruga imala više vojno-stratešku i nego regionalno-ekonomsku važnost za razvoj Like i Dalmatinske zagore, a potrebe tranzita su tražile brži i bliži put pa je bila aktualna izgradnja "unske pruge" odnosno željezničkog pravca od Splita preko Bosne dolinom rijeke Une sa spojem od Knina do Siska. Za vezu južno dalmatinskih pruga s kopnenim transverzalama bilo je čvorište u Sarajevu do kuda je također vodila usko tračna pruga i nju je trebalo u novim okolnostima spojiti željeznicom do Beograda kako bi tereti iz istočnih krajeva države i Posavine privukli u te luke.

Željeznicom su izvoženi ili uvoženi u unutrašnjost sirovine-drvo, cement, rudače ili poljoprivredni proizvodi potrebni za razvoj industrije ili izvoza te tranzitna roba za srednja evropske zemlje. Tako je međuovisnost željezničkog i pomorskog prometa u nastojanju za povećanjem ekonomičnosti i jednog i drugog utjecala i na njihov pojedinačni razvoj, a pridonosila i razvoju područja kroz koja je željeznička pruga i željeznički promet prolazio. Isto tako je njihovo povezivanje imalo globalno ekonomsko strateško značenje pa je utjecalo i na politička povezivanja administrativno upravnih područja Savske banovine s Primorskom u Banovinu Hrvatsku. Promet roba željeznicom, a zapremljenih u jadranskim lukama, pokazuje slijedeća tablica:⁵⁵

1938 ukupni promet u lukama primljeno ili predano lađama ili s lađa željeznicama			
Luka	u 1000 Ukupno	Primljeno u postotku na prethodnu godinu	Poslano
Rijeka	157.588	-45	plus 75
Dubrovnik	380.304	-0.4	više 11
Split	114.794	Više 35	-66

⁵⁵ Statistika jugoslavenskih željeznica za 1938.

Solin	4.461	/	-79
Šibenik	203.857	-10	-32
Sušak i	417.859	-38	-9
Bakar	15.173	plus93	-89
ukupno predano lađama bez	Bez		
Rijeke	Rijeke	-15	
	967.758	-15	
ukupno primljeno od lađa bez	Rijeke		
	220.451	-5	

vrsta prijevoza	1938	Prijevoz privatne robe po vrstama prijevoza				ukupno	
		Brzovozno		sporovozno		br.tona	%
		br.tona	%	br. Tona	%	br.tona	%
međunarodni prijevoz							
Izvoz							
Preko prijelaznih pograničnih stanica	544		0.80/	1.595.340	10.39	1.595884	10.35
preko lučkih stanica		/	/	967.782	6.30	967.732	6.30
ukupno		544	0.80/	2.56307	16.6	2.563.616	16.63
Uvoz							
preko prijelaznih pograničnih stanica	822		1.22	437.600/	2.85	488.422	2.84
preko lučkih stanica		/	/	216.731	1.41	216.731	1.41
ukupno		822	1.22	654.331	4.26	655.153	4.25
Trenzit							
preko prijelaznih pograničnih stanica	822	a 1.903	1.62	1.611.598	10.50/	1.612.686	10.43
preko lučkih stanica		/	/	26	/	26	/
ukupno		2.459	8.64	4.828.996	31.45	4.831.455	31.88
unutarnji promet		65.016	96.86	10.523.814	68.55	10.588.360	68.67
Sveukupno		67.475	100	15.851840/	100	15.419.815	100

željeznicom su prevoženi najviše poljoprivredni i industrijski proizvodi ili sirovine. Industrija je imala onoliko zaštitne tarife koliko je uspjela iskamčiti, jer je nedostajao sistematski i koordinirani odnos između gospodarstva i prijevozničkih poduzeća, posebno željeznice. Usljed stalnih izmjena i dopuna zakonskih propisa o tarifama, još je više činila prijevoznu tarifu subjektivnim kriterijem. Zbog toga i željeznička kao i ostale direkcije i komore bile su pretrpane raznim žalbama, zbog nepravilnosti naplate. Raznovrsnost prijevoznih tarifa na pojedine prijevoznike također je izazivala nezadovoljstvo pa su postojale razlike u prijevozu ne samo raznih vrsta roba već i pojedinih vrsta prijevoza-riječnom, suhozemnom i morskim putem pa i među pojedinim prijevozničkim

poduzećima kojima je stvarana konkurencija u prijevozu, ali i zbrka za one koji su prevozili robu. Tako je hrvatska industrija prevozila uglavnom rasute terete, koji su imali i određene beneficije u prijevozu, zbog velike njihove količine. Budući da je željeznica modernizirala svoj vozni park i za prijevoz takvih tereta to je trebalo pripomoći boljoj suradnji gospodarstva i željeznice kao prijevoznika roba, ali s obzirom na gospodarsku krizu i opće prilike i pod kraj 30-tih godina, ipak to nije povećalo ni količine ni zarade u prijevozu i tih roba, jer je svima bilo teško plaćati vozarine kao i željeznici poslovati, jer je i onako poslovala na granicama rentabilnosti.⁵⁶

PROMET ROBA SREDINOM 20 I KRAJEM 30-TIH GODINA
SVEUKUPNO prevezeno brzovozno i sporovozno u tonama

godina	prevezeno Robe tona u 1000	Po 1 km. eksploac. dužine	Tonskih kilometara u 1000	prosječno na 1 km.	po 1 km. ekspl. Dužine	
Zagreb 1925	4.386	2.177	713.095	162	353.979	
Jugoslavija 1925	16.26	2.466	1.775.685	109	269.672	
Zagreb 1933	3.884	1.810/	885.954	?	412.686	
Jugoslavija 1933	11.59	1.647	2.393.054	206	339.913	
Zagreb 1938	5.335	2.416	1.253.975	180/	567.770/	
Jugoslavija 1938	15.42	1.622	3.349.703	217.23	352.267	
Prtljage						
Zagreb 1925	5	2.7	645	117	320	
Jugoslavija 1925	20	3.1	1.732	86	263	
Zagreb 1933	1	0.63	185	?	86.2	
Jugoslavija 1933	5	0.81	670/	117.1	95.2	
Zagreb 1938	Nije posebno iskazano					
Jugoslavija 1938	nije iskazano					

Režijske besplatne pošiljke

Zagreb 1925	747	371	105,512	141	52,377
Jugoslavija 1925	2,075	315	252,265	121	38,311
Zagreb 1933	886	?	166,211	?	?
Jugoslavija 1933	2,673	?	454,536	?	?
Zagreb 1938	1.250/	566	266,648	?	?
Jugoslavija 1938	5,339	562	892,815	167,2	93,891

⁵⁶ Isto

PROMET PUTNIKA

Promet putnika u međuratnom razdoblju bio je veći od prijeratnog i od prometa roba uglavnom zbog migracija stanovnika u potrazi za poslom, hranom ili zbog drugih potreba. Putnički promet istovremeno pokazuje velike razlike u korištenju putničkih vagona i vrsta vlakova. Naime, putovalo se uglavnom putničkim vlakovima i velika je razlika u broju putnika brzih i putničkih vlakova kao i u broju putnika korisnika trećeg, pa i četvrtog razreda, u odnosu na prvi i drugi. Četvrti razred je bio na nekim linijama kao dodatak vlakovima robnog prometa i to su bili teretni vagoni s drvenim pomičnim klupama. Treći razred imao je također drvene, ali pričvršćene klupe i bio je u vagonima za putnike s nešto komfora. Ostala dva razreda imala su vagone s odjeljcima i dosta komfora. U brzim vlakovima bilo je i spavaćih kola i restoran-vagona. Po tim osobinama putnički vlakovi, koji tu prometali po prugama širokog kolosijeka, bili su odgovarajući suvremenim vagonima u ostalim srednje evropskim vlakovima. Dapače, međunarodni vlakovi sa svojim komfornim vagonima i lokomotivama utjecali su na poboljšanje, barem u nekim vlakovima, udobnosti u vagonima i u vlakovi koji su prometali po hrvatskim i jugoslavenskim željezničkim transverzalama. Broj putnika u vlakovima pod direkcijom Zagreb i u relacijama s ostalim jugoslavenskim vlakovima pokazuju slijedeće tablice:⁵⁷

⁵⁷ Isto

Promet putnika po razredima i vrstama

1925	Brzi vlakovi				putnički i mješoviti vlakovi						
	Direkcije	1.razred	2.r.	3.r.	Ukupno	1.r.	2.r.	3.r.	Ukupno	s povlasticama	sveukupno
Zagreb	5.799	57.908	203.097	266.804	4.444	416.708	7.817.109	8.238.261	1.246.858	9.751.923	
	15.871	165.218	754.065	935.154	8.998	1.116.835	27.388.808	28.515.641	4.575.554	34.026.349	
1933											
Zagreb	1.975	23.550/	155.275	180.800/	1.540/	91.738	5.763.966	5.857.244	1.605.045	7.643.089	
Jugoslavija	12.113	128.681	582.093	722.887	3.863	230.654	18.428.068	18.662.585	7.834.199	27.219.671	
1938											
Jugoslavija	25.229	268.849	971.26	1.265.338	7.610/	925.447	36.408.261	36.870.501	18.029.849	56.165.688	
%	0.5	0.48	1.73	2.26	0.01	1.65	6309	65.64	32.10/	100	
Zagreb	?	?	?	?	?	?	500.443	0.89			

Putnika u svim vlakovima

1925	Putnika u svim vlakovima										Po ekspl. kilometru
	1.r.	%	2.r.	u %	3.r.	u %	povlaštene	u %	sveukupno		
Zagreb	10.243	0.13	474.616	4.87	8.020.206	82.24	1.246.858	12.78	9.751.923	4.84	
Jugoslavija	24.869	0.07	1.282.053	3.77	28.142.667	82.71	4.575.554	13.45	34.026.349	5.167	
1933											
Zagreb	3.515	0.05	115.288	1.51	5.919.271	77.44	1.605.045	21	7.643	3.56	
Jugoslavija	15.976	0.06	359.335	1.32	19.0102	69.84	7.837.199	28.78	27.219.671	3.861	
1838											
Jugoslavija	32.839	0.06	1.194.296	2.13	36.408.261	64.89	18.029.849	32.1	56.165.688	5.907	
Zagreb	?	?	?	?	500.443	0.89					

Kriza s početka 30-tih godina utjecala je i na smanjenje broja putnika, a oporavak gospodarstva sredinom 30-tih na povećanje, znatnije nego na povećanje prometa roba. Među putnicima bilo je dosta putnika s povlasticama, posebno od 1933.kada su činili 27 posto svih putnika. Krizu putničkog prometa nastojalo se nadvladati poticanjem na putovanje s umanjenim cijenama, ali tako da cijena nije snižena, već je širi krug putnika imao povlastice. Upravo su ti putnici s povlasticama činili povećanje putničkog saobraćaja od sredine 30-tih godina, pa se može smatrati da je, s obzirom na financijski efekt, povećanje bilo približno 15 posto. Ipak je 1933.prevaljeno tri puta više putničkih kilometara nego

sredinom 20-tih godina, što pokazuje da se putovalo više na duže relacije. Uz razne povlastice pri putovanjima, na primjer obiteljima željezničara i javnih službenika te nekih drugih kategorija putnika, uprava željeznica je nastojala je uskladiti svoje poslovanje s razvojem turizma pa se javljaju među povlasticama i turistička putovanja s povratnim kartama i slično, ali to je bilo istom u začetku. Iako je turistički promet putnika bio u začetku i nije predstavljao veći postotak putnika, ipak je pomogao i željeznici i turizmu u razvoju. Također je željeznica davala i do 50 posto popusta na pr. za posjet Zagrebačkom velesajmu i drugim izložbama, čime ja pridonosila njihovom uspješnom održavanju. Broj povlaštenih putovanja porastao je u godinama krize, što također pokazuje da se nastojalo pomoći ljudima u potrazi za poslom i hranom pružajući im povlastice u putovanju. Taj porast pokazuju sljedeće tablice:⁵⁸

plaćeni i povlašteni prijevozi		broj putnika u 1000					
		1929		1932		1933	
Tarifa		Broj	%	Broj	%	Broj	%
Obična		39.955	82.95	28.385	80.98	22.799	72.08
povlaštena		8.214	17.05	6.665	19.02	8.832	27.92
Ukupno		48.169	100	35.050/	100	31.631	100
		broj putničkih kilometara u milionima					
		1929		1932		1933	
Tarifa		Broj	%	Broj	%	Broj	%
Obična		1.588	72.87	1.225	69.15	1.077	64.24
povlaštena		591	27.13	546	30.85	600/	35.76
Ukupno		2.179	100	1.772	100	1.677	100

Putnički promet s obzirom na tehničke uvjete prijevoza kao i ostale pokazatelje u vrijeme krize ukupnog jugoslavenskog putničkog prometa pokazuju gornje tablice. Iako nisu istaknuti posebni pokazatelji za zagrebačku direkciju, oni su bili približno jednaki, ako se uzme u obzir povezanost željezničke

⁵⁸ Isto za navedene goine

mreže. U Izvještaju zagrebačke TOK opisan je slijedećim riječima:» Ukupni prihod državnih željeznica u godini 1933., ukoliko postoje provizorni podatci, opali su prema godini 1932 za oko 8%, a prema godini 1929. naj jače tj. za 38%, a prihodi od putnika za 31%. Jednako kao i volumen tako i prihodi u godini 1933 pokazuju svoje naj niže stanje za cijelih 10 godina, sve od godine 1924.» Sve je to utjecalo na održavanje i rekonstrukciju željezničkih pruga i ostalog uređaja, a 170 miliona troškova proizašlih iz krize željezničkog prometa prenijeti su na teret državnog budžeta i podmireni povećanjem fiskalnih tereta na prijevoz tereta i putnika.

Godine 1933, kada je kriza bila još prisutna, u Statističkom godišnjaku jugoslavenskih željeznica iz 1933 istaknuta je veza problema prijevoza roba željeznicom povezana s općom ekonomskom situacijom slijedećim riječima» Ni u 1933 g. nismo se mnogo približili rješenju za našu poljoprivredu najvažnije pitanje otklanjanja neslaganja koje postoji između cijena agrarnih i industrijskih proizvoda i one koju za njih potrošač mora da plaća. Kao povoljnu pojavu treba istaći težnju za izvjesnom preorijentacijom u pravcu povećanja proizvodnje industrije bilja i voća, napredovanje zadrugarstva, koje predstavlja neophodnu osnovu koje predstavlja neophodnu osnovu za konačno ozdravljenje naše poljoprivrede» U tom cilju nastojalo se djelovati pa je u svih pet oblasnih direkcija posađeno oko 100.000 komada voćnih sadnica kraj pruga, stanica i stražarnica. Bio je to poticaj stanovništvu uz željezničke pruge da povećaju poljoprivrednu proizvodnju koja će u konačnici biti i prevožena željeznicom pa se u istom godišnjaku

navodi da je « Utjecaj ovoga rada na poljoprivrednike već se u mnogim krajevima zapaža, jer su i oni u mnogo slučajeva pristupili pravilnom zasađivanju i njezi voćaka, a naročito oni čija su imanja nalaze neposredno kraj pruge» S istim ciljem reklamira se pošumljivanje i potiče razvoj stočarstva. Također je poticano uređenje vrtova i okoline uz željezničke stanice. Na taj se način nastojalo potpomoći gospodarski razvoj kao preduvjeta i za razvoj željezničkog prometa.

KVALIFIKACIJSKA I SOCIJALNA STRUKTURA ZAPOSLENIH NA ŽELJEZNICI

Na željeznici je radilo vrlo raznoliko i složeno radno osoblje od visoko kvalificiranih do nekvalificiranih radnika. Kaos i nered u željezničkom prometu u prvim poratnim godinama očitovao se i među željezničarskim radništvom. Među radnicima bilo je kvalificiranih i nekvalificiranih radnika s time da je ovih posljednjih bilo znatno više. Među željezničkim radništvom odražavala su se tada previranja koja su zahvatila i evropsko radništvo pa je među njima bilo i više struja. Među nekvalificiranim radništvom bilo je više revolucionarnih strujanja pa je 1922 proveden i veliki štrajk, koji je potaknuo intervenciju državne administracije, te je 1923 obznanjen poseban Zakon o državnom saobraćajnom osoblju u kojem su bile predviđene mjere za suzbijanje štrajkova. Usporedo s tim

pokušajem državne administracije da kontrolira ponašanje radnika bilo je obznanjeno i nekoliko socijalnih mjera u cilju poboljšanja položaja željezničara. S obzirom na poratno siromaštvo i niske plaće određene su po pojedinim kategorijama službenika dodatci na plaću za vrijeme skupoće. Također je 1922 obznanjena Uredba o osiguranju željezničarskog osoblja za vrijeme bolesti, osnovan je bolesnički fond, u kojem su na samoupravnim principima djelovale oblasne bolesničke blagajne, a 1930. osnovan je i Penzioni fond. Ti su zakonske odredbe omogućile i razvoj zdravstvene službe i institucija za pomoć oboljelima-ambulante kao i briga o stanovanju željezničara. Zdravstvene institucije i fondovi bili su povezani u Centralnu upravu, a u praksi su bile samostalne. 1929 osnovan je fond za suzbijanje tuberkuloze među saobraćajnim osobljem, za bolju prehranu i izgradnju stanova. Među oboljelima bilo je najviše tuberkuloze i na području zagrebačke direkcije bilo 40 posto bolesnika od te bolesti. Također je poboljšana i sanitetska služba u vagonima. Organiziranim djelovanjem među radništvom osnivane su i razne potrošačke, kreditne i druge zadruge i tako je ustrojen jedan kolektivni sistem organizacije željezničkog osoblja. U vrijeme krize smanjen je broj radnika kao mjera racionalizacije, a zatim je nešto povećan, te je pod kraj 30-tih godina struktura zaposlenih na željeznicama 1937. bila sljedeća.⁵⁹

Zaposlenici	broj	postotak
Činovnici	9.218	12.43
Činovnički pripravnici	1.916	2.31
Zaduženi za kontakte	31	0.04
Zvaničnici	19.277	25.99

⁵⁹ Statistike jugoslavenskih željeznica, Beograd za 1938.godinu

Služitelji	2.250	3.03
Dnevničari	4.397	5.93
Kvalificirani radnici	13.282	17.92
Nekvalificirani radnici	23.987	32.35

PROMET CESTAMA

Ceste i putovi

Ceste su bile najstarije prometnice, gradili su ih još rimski osvajači provincije Dalmacije, koja je tada zahvaćala područje od Jadranskog mora do Dunava i Drave, zatim srednjovjekovni carevi i feudalci u nastojanju da privuku trgovce i trgovinu ni svoja područja, i njihovi nasljednici kapitalističke države da bi bio brži razvoj trgovine i gospodarstva.

U vrijeme industrijske i tehničke revolucije XIX i XX stoljeću cestovni promet je revolucionarno izmijenjen uvođenjem vozila na motore-diesel motor. Parnoj lokomotivi u željezničkom saobraćaju javio se jaki konkurent na suhozemnim putovima. Iako se promet motornim vozilima javio kasnije od željezničkog, brže se razvijao te dopunjavao pa i konkurirao željezničkom čime je omogućena izgradnja mreže kopnenih prijevoznih sredstava i tako približena tržištu i proizvodnja dobara. To je bilo posebno važno za hrvatske pokrajine, zbog raznolike konfiguracije tla. Iako je željeznica relativno rano prolazila transverzalno pa i povezivala nizinske, područja ipak je cestovni prijevoz postao vrlo važan i u

tim krajevima za prijevoz poljoprivrednih proizvoda, posebno u brežuljkastim brdovitim predjelima njenih južnih dijelova. Izgradnja suhozemnih putova s brzim prijevozom roba, kako željeznicom tako i cestama, omogućila je ne samo bolje uslove za razvoj poljoprivrede i prijevoz brzo pokvarljivih robu do tržišta, već i razvoj agrarne industrije, ali i drugih industrija. U hrvatskim pokrajinama je korištenje automobila i diesel motora povećalo i eksploataciju šuma, druge po važnosti industrijske grane. Uvođenje automobila, posebno teretnih i autobusa, kao i željeznica nije bitnije izmijenilo strukturu poljoprivredne proizvodnje u hrvatskim zemljama, već je više utjecalo na njeno povećanje i brži razvoj gradova. Cestovni je saobraćaj bio važan i zbog vaza sela i gradova u kojima su bile tržnice za poljoprivredne proizvode. Ceste su bile važne i za prometno povezivanje među selima, jer su ona, posebno u planinskim predjelima, bila raštrkana i međusobno udaljena. Ovisno o terenu i namjeni bilo je različitih vrsta cesta: od seoskih putova, kolskih pa do asfaltiranih kakvih je na hrvatskim pokrajinama bilo već od sredine XIX stoljeća. Konačno, u hrvatskim pokrajinama se cestovni promet vrlo dobro dopunjavao na željeznički, riječni i pomorski.

Cestovni saobraćaj bio je posebno važan za povezivanje priobalja sa zaleđem, zbog konfiguracije tog područja kroz koje se teško probijala željeznica. Postojale su stoljetna cestovne veze kojima je dopremana roba iz brdskih predjela na obalu i prevozila dalje ili koristila u gradovima i obrnuto. Bili su to smjerovi trgovačkih, često karavanskih, putova kojima su dopremani poljoprivredni proizvodi, drva i rude iz unutrašnjosti u primorje, a riba i roba dopremljena morem otpremana preko tih putova u unutrašnjost prema Bosni i Hercegovini i dalje u Podunavlje i Posavinu. U XX stoljeću su povećane potrebe prijevoza većih količina roba i na većim udaljenostima, sve do srednje evropskih prostora,

iziskivale bolje putove te brži i sigurniji prijevoz.

Konjaka i volovska zaprega bila je dostatna za potrebe seoskih gospodarstava još i početkom XX stoljeća kao i za saobraćaj među seoskim i gradskim naseljima, ali s porastom trgovine u većim razmjerima, posebno tranzitne, takav je prijevoz postao nedostatan i nepodesan. Razvoj trgovine posebno poljoprivrednih proizvoda i cestovnog prometa bio je proporcionalan. Iako nije u hrvatskim pokrajinama bilo ni toliko proizvoda ni trgovine kao u zapadno-evropskim zemljama, ipak je u XX stoljeću cirkulacija roba i potrebe njihovog bržeg prijevoza i na veće razdaljina bila znatno veća nego u ranijim razdobljima, a u međuratnom razdoblju dobila puni zamah. Putovi u međuratnom razdoblju bili su podijeljeni u 6 osnovnih skupina: državni putovi, banovinski putovi prvog i drugog reda, zatim općinski putovi, pristanišni putovi i željezničke stanice.

U hrvatskim zemljama bilo je relativno dosta putova prvog reda, relativno više nego u drugim dijelovima Jugoslavije, jer su pokrajine Hrvatska i Slavonija bile na razmeđi putova Habsburške monarhije prema moru na jugu i balkanskim prostorima prema istoku. Tako je već 1726. otpočela izgradnja magistralne ceste od Zagreba prema Rijeci koja je u to vrijeme proglašena i slobodnom lukom. Ta je cesta bila poznata pod nazivom Karolinška cesta te je u početku imala posebno stratešku namjenu povezivanja utvrde Karlovca do mora-Rijeke, Senja i Bakra. U vrijeme francuskog protektorata u okviru tzv. Ilirskih pokrajina, otpočela je rekonstrukciju dijela Karolinške ceste od Karlovca prema moru te djelomice po ranijoj, a djelomice po novoj trasi izgrađena je «Lujzinska cesta», koja je vodila preko Vrbovskog i Lokava do Rijeke. Izgrađena je u nekoliko godina 1803-9 i uz manje ili veće popravke i proširenja bila glavna hrvatska cestovna prometnica prema moru još dva stoljeća i još je uvijek u prometu. Ta je cesta prema zamisli njenih liberalističkih političkih i trgovačkih zagovornika trebala biti produžena do

Ljubljane, tada sjedište Ilirskih provincija, što je ostvareno znatno kasnije, istom u drugoj polovini XX stoljeća.

Izgradnja transverzale istok zapad ostvarena je znatno kasnije, zbog više razloga: do prvog svjetskog rata postojao je vrlo živi riječni promet Dunavom i Savom do Siska, izgrađena je djelomice i željeznička mreža, i naročito zato, jer je postojao veći politički i ekonomski interes susjednih zemalja za povezivanje preko hrvatskih pokrajina na relacijama sjever-jug i njihovim izlaskom na jadranske luke. Ta je transverzala uspostavljena u jugoslavenskoj državi kao državni put Jesenice-Ljubljana-Zagreb-Beograd i dalje kao paralelna cestovna liniji željeznička pruge Simplon ekspres. Njeno proširenje u moderan autoput izvedeno je istom u 50-tim godinama XX stoljeća. Uz ove dvije transverzale bilo je u međuratnom razdoblju u hrvatskim pokrajinama još nekoliko regionalnih putova sa statusom državnih cesta, koje su povezivale određene regije i nadovezivale se na dvije transverzale. Bile su to ceste Sušak-Bakar-Kraljevica, Senj-Gospić, Gračac-Knin, Sinj--Metković i nekoliko putova po Slavoniji.

Državne ceste bile su uglavnom dvosmjerne prekrivene kaldrmom ili rjeđe asfaltirane, ali su bile redovno održavane i pod nadzorom državnih službenika-cestara. Njihovu izgradnju i održavanje financirano je iz državnog budžeta, a za njihovo korištenje naplaćivana je cestarina prema opterećenju vozila. One su potpadale pod nadležnost Ministarstva građevina, odnosno njegovu operativnu građevinsku direkciju. Osim državnih cesta bilo je po upravno-financijskoj kategorizaciji još i banovinskih i općinskih putova koji su potpadali pod banovinsku odnosno općinsku nadležnost. Izgradnja državnih cesta kao i ostalih putova regulirana je istom 1929. Zakon o državnim putovima i Zakon o samoupravnim putovima, koji su odredili kategorizaciju putova, uvjete građenja, održavanja i korištenja saobraćajnih linija. Uz zakon je obznanjena i posebna Uredba o zaštiti javnih putova i sigurnosti saobraćaja na njima.

Putovi koji nisu bili pod državnim nadzorom i financiranjem bili su ili banovinski i o njima su brinule banovinske vlasti ili općinski s općinskim nadzorom i brigom za održavanje. I one su imale svoje nadzornike-putare.

Banovinske ceste su bile podijeljene po važnosti povezivanja područja i udaljenostima na dvije skupine: prvog reda tj. one koji su povezivali dvije regije ili oblasti, te drugog reda koji su povezivali manje upravne jedinice-kotareve, odnosno njihova središta.

I općinski putovi su bili svrstani u dvije skupine po važnosti: I reda koji su povezivali veća mjesta u općini i II koji su samo vezivali sela i dopunjavali općinske ceste. I banovinski i općinski putovi bili su održavani i građeni od banovinskih prireza, a općinski od općinskih prihoda i doprinosa samoupravnih tijela. Izvan tih kategorija putova bili su privatni putovi koje su gradili i održavali pojedinci-veleposjednici, industrijalci i drugi tu su služili uglavnom za izvozu proizvoda do većih putova.

Sve su ceste bile građene za prevoz manjih tereta i samo neke za prevoz motornim vozilima. Državne ceste su bile djelomice pokrivene kaldrmom, a većim dijelom natučene šljunkom i relativno dobro održavane te uglavnom u svako vrijeme prolazne. Na državne ceste nadovezivali su se banovinski putovi koji su bili u znatno lošijem stanju, a pogotovo općinski koji su činili treću vezu u općoj cestovnoj mreži. Sredinom 30- tih godina u Savskoj banovini je bilo 1.370 kilometara državnih cesta i 6.195 kilometara banovinski putova od kojih dvije trećine prvog i jedna trećina drugog reda. Za njihovo održavanje trošeno je približno 20 posto banovinskog budžeta. Na račun tog budžeta održavano je i 76 km raznih putova koji su proglašeni kao pristupi željezničkim stanicama. U planu izgradnje je bilo još 170 km novih putova i rekonstrukcija 300 km starih za koje nije bilo sredstava pa su neki radovi otpočeli istom pod kraj

desetljeća i tijekom rata zaustavljeni. Dovršene su rekonstrukcije nekoliko banovinskih putova: Karlobag-Novoi, Senj-Karlobag te izgrađen put Karlobag-Tribun i Kraljevica -Novi za potrebe turizma. Također su izgrađene prilaznice Zagrebu s istoka od Sesveta i zapada od Podsuseda: Sesvete -Zagreb i Podsused-Zagreb, a u Slavoniji je izgrađen put Osijek-Dalj-Oriolik i rekonstruirano nekoliko dionica putova u Posavini, među njima i put Sisak-Velika Gorica-Zagreb. Banovinski su putovi također bili dosta dobro održavani i uglavnom uvijek prohodni, ali su po svojoj konstrukciji neki ili na nekim dionicama bili neprikladni za motorizirani promet. Bili su uglavnom građeni bez podloge, samo nasuti šljunkom, ponegdje s visokim s oštrim zaokretima ili usponima ili uski tako da se nisu mogla mimoći dva vozila. Stoga su bili nepodesni za prevoz većih tereta. Među njima je bilo i običnih kolskih putova samo nasutih šljunkom. Stoga je te putove trebalo neprekidno čistiti i popravljati pogotovo, jer su nadovezivani na općinske, koji su bili od običnog natučenog blata i za kišnih dana blatnjavi. Stoga je trošeno puno novaca na popravak putova i banovinskih i općinskih.

Najviše je bilo općinskih putova. U Savskoj banovini je bilo općinskih putova približno 30.000 km, a dvije trećine su bili putovi drugog reda tj. seoski putovi. Oni su bili u najlošijem stanju uglavnom samo natučena zemlja i za kišnih dana gotovo neprohodni za motorna vozila, a teško i za konjsku zapregu. Budući da su se ti putovi obično nadovezivali na banovinske i zablacivali ih pa su banovinske i općinske vlasti morale nadgledati njihovo funkcioniranje i osposobljavanje za promet, a kako često nije bilo općinskih sredstava za to, općinski putovi su često popravljani tlakom-fizičkim radom okolnjeg stanovništva. Tlaka se mogla novčano namirivati, ali općinske vlasti su neredovito ili netočno

naplaćivala te namete pa nije bilo sredstava za plaćanje popravaka i stoga su putove najčešće popravljali siromašni seljaci, neuki i nezadovoljni prisilom pa su ceste bile loše popravljane.

Jugoslavija je bila članica Međunarodnog saveza za ceste i transporte na njima pa je bila prisiljena po tim standardima održavati ceste, što je predstavljalo dosta poteškoća, jer nije bilo dovoljno novčanih sredstava. Poboljšanje cestovnog prometa zahtijevao je i razvoj turizma kao nove privredne djelatnosti. Da bi namaknuli sredstava osnovan je i posebni "Putnički Fond", ali bez većeg uspjeha. Nedostatak sredstava za održavanje i izgradnju putova nastojalo se namaknuti porezom na prijevozna sredstava- automobile i autobuse te benzina.

U hrvatskim pokrajinama Hrvatskoj i Slavoniji bilo je sredinom i krajem 20-tih godina te krajem 30-tih slijedećih cesta i putova, kako pokazuju tablice:⁶⁰

		CESTOVNI PROMET Sredinom 20-tih godina				he. Na 1 km. 1 km.na 1.km na		
Oblast	državne	Ceste	u državnoj	pokrajne	Ukupno	he. Na 1 km. ceste	1 km.na 100 ha	1.km na 1000 stanovnika
dubrovačka	223.600/	223.5	obl.upravi 70.1	188.9	482.5	463.4	21.58	4.17
osječka	1,338.67	502.8	34	1.7096.4	2.246.4	595.9	16.78	2.82
primorsko-krajiška	1,429.160/	562.8	70.9	2.195.9	2.829.6	505.1	19.8	4.39
srijemska	686.590/	358.9	55	822	1.235.9	555.5	18	2.94
splitska	1,016.940/	379.5	322.7	647.5	1.349.7	753.5	13.12	2.59
zagrebačka	779.050/	284.9	0	1.8558	2.140.7	373.3	26.79	2.64
Ukupno u Jugoslaviji	24.848.8289	8.828.1	4.813.7	27.013.3	40.665.1	611.2	16.36	3.25
u %		21.7	11.8	66.5	100			
		DUŽINA PUTOVA 1938. GODINE						
banovine		Dužina putova u kilometrima						
	površina km2	Državnih	Banovinskih		Ukupno	sveukupno		
Savska	40.536	1.407	I reda 3.583	II reda 2.714	6.297	7.704		

Primorska	19.653	831	885	945	1.830/	2.661
Jugoslavija	247.542	10.258	15.607	16.050/	31.657	41.915

Na cijelom teritoriju Jugoslavije bilo je približno 40.665 km. cesta, od toga:

Državnih cesta:	8.828.1 kilometar ili 21.7 %
Državne ceste pod upravom oblasti:	4.213.7 ili 11.8 %
Sporedne ceste:	27.013.3 ili 66.5%
Ukupno	40.665.1 ili 100%

PROMET RIJEČNIM PUTOVIMA

Velike rijeke imale su u Evropi značajnu važnost kao poveznice državnih teritorija, a posebno kao prometnice trgovine duž njihovih tokova. Za jugoslavenske, a posebno hrvatske zemlje, veliki značaj i važnost imao je Dunav, ali i veće hrvatske rijeke posebno Sava i Kupa, kako zbog vodne mase kojom su obilovale posebno u proljetnim, ljetnim i jesenskim mjesecima, tako i za razvoj tranzitne trgovine i povezivanja nacionalnog područja. Dunav je bio velika rijeka koja je povezivala sve zemlje Austro ugarske Monarhije pa je i stoga imala političku i ekonomsku važnost, posebno nakon uvođenja motornog plovnog prijevoza roba i ljudi. Tako je vrlo brzo poslije prve plovidbe parobroda Dunavom, osnovano 1834. austrijsko Dunavsko parobrodsko društvo koje pokrenulo plovidbu Dunavom do Siska u kojem je uskoro organizirana i riječna luka, a zatim i plovidbu do Beograda. Na hrvatskom području bilo je dosta manjih rijeka, a najveće i plovne bile su Sava, Kupa i Drava. Sava je bila u dužini

940 km. i plovna od Siska, Kupa 296 km i plovna od Karlovca i Drava 311 (720) i plovna od Barče. Sve te tri rijeke imale su sliv u Dunav kod Zemuna. Među njima najduža je bila Sava i protjecala je cijelom dužinom preko hrvatskog područja od slovenske granice do Zemuna. Na njoj je bila i najveća riječna luka Sisak koja je primala robu kopnenim putovima, a od Karlovca i vodenim.

Sisačka riječna luka vrlo brzo je postala tranzitna luka za promet, posebno za prijevoz žitarica. Njena je važnost još više povećana nakon izgradnje željezničke pruge od Budimpešte do Rijeke preko Zagreba i Karlovca te transverzale od Beča preko Zagreba i Beograda do Carigrada tzv. orijentalna željeznica. Kada je osnovano Srpsko Kraljevsko povlašteno brodarsko društvo 1899. austrijsko i srpsko parobrodarsko društvo Dunavom je potekla tranzitna trgovina znatnih razmjera. Luka Sisak imala je najvažniji tranzitni udio u plovidbi Dunavom i Savom do izgradnje željeznica kroz hrvatske pokrajine, a zadržala je prvenstvo tranzitnog prometa i u međuratnom razdoblju.

Zbog svojeg geografskog položaja i konfiguracije tla u hrvatskim su zemljama vodeni putovi, posebno morski, imali podjednaku važnost kao i kopneni. Južne granice hrvatskih pokrajina bile su na Jadranskom moru u dužini oko 2.800 morskih milja, a na sjeveru se duž cijelog nizinskog dijela pružala rijeka Sava, većim svojim dijelom plovna i dodirivala internacionalne vode Dunava, najvažniju evropsku rijeku. Stoga je pomorstvo i riječni saobraćaj imao značajnu ulogu ne samo u gospodarskom već i svakodnevnom prometnom, odnosno komunikacijskom životu. Riječni promet imao je veliki ekonomski značaja za cijelo hrvatsko područje, jer je povezivao, odnosno pružao mogućnost

povezivanja cijelog kopnenog područje Zagreba i Slavonije. Također je pružalo mogućnost povezivanja sjevernog hrvatskog kopnenog područja s južnim hrvatskim područjem i morskim putovima, što je imalo veliku trgovačku važnost. Upravo na te odnose riječnog i pomorskog prometa kao i njegovo povezivanje s kopnenim prometom putem cesta i željeznica istaknuto je već 1907 g. u Izvještaju zagrebačke Trgovačko obrtničke komore slijedećim :»Uređenje donjeg toka Save, zatim provođenje šumačko-vukovarskog prokopa, koji bi Dunav spojio sa Savom i o kojem se već čitavo jedno stoljeće raspravlja , te s time stojeća regulacija Kupe do Karlovca, čekaju još uvijek svoje rješenje. Zagrebačka komora imala je u ovo pola vijeka svoga opstanka, da strukovnim elaboratima razloži neodgodivu potrebu da se pitanje o uređenju rijeka u Hrvatskoj s pospješanjem riješi. I Zemaljski savez industrijalaca zainteresirao je ove godine autonomnu i zajedničku vladu za žurnije i izdašnije reguliranje Save i Drave, pa kako je uslijed zanemarenosti naših rijeka dosad neizmjerne štete pretrpjela, držimo da se spravom može očekivati, da će zajednička vlada kod repatriranja redovnih i izvanrednih izdataka za riječne investicije uzimati u obzir velike potrebe Hrvatske. U godini 1906 nisu na potezima Save ,koji potpadaju pod nadležnost zajedničke vlade provedene baš nikakve investicije.»⁶¹ Takvo pitanje regulacije i osposobljavanje hrvatskih rijeka za plovnost ostalo je aktualno i cijelo međuratno razdoblje.

Rješavanje plovnosti hrvatskih rijeka, posebno Save i Kupe, bilo je usko povezano i njihovim povezivanjem s drugim putovima, kako cestovnim tako i željezničkim. Pitanje pretovara

⁶¹ Izvještaj zagrebačke Trgovačko obrtničke komore za 1907 godinu

roba u Zagrebu, Sisku i Karlovcu na druge putove posebno željezničke bilo je važno cijelo XIX stoljeće, a posebno u prvoj polovini XX. U tome kontekstu bilo je i određenih antagonizama i rivalstva između nastojanja za primatom zagrebačke i karlovačke tendencije za povezivanje sa Sisačkom lukom, odnosno primarnosti povezivanja Zagrebačke luke i Sisačke za dalji prijevoz prema kopnu i Slavoniji kopnenim putem. Nastojanje da se u prijevoz prema hrvatskim jadranskim lukama uključi i karlovačka luka javlja se posebno nakon izgradnje tzv. ličke željezničke pruge i tzv. bosanske pruge, što je dobilo ekonomski i politički značaj. Upravo je to istaknuto i u međuratnom razdoblju na privrednom kongresu komora 1926 i 1929 godine. Tada su formulirani i određeni prijedlozi za regulacije riječne plovidbe po hrvatskim rijekama pa i prijedlozi financijske konstrukcije i tarifne obaveze, ali je to opet ostalo samo na prijedlozima. Posebno su istaknute potrebe jaružanja pličina u području Save i Kupe te njihovo bolje osposobljavanje za plovidbu. Trebalo je srediti i administraciju te plovidbe pojedinih prevoznika pri čemu je došlo i do nadmetanja ne samo između karlovačkih i zagrebačkih plovnih interesa već i na državnoj razini, zbog orijentacije na jačanje beogradske luke. Isprva je uspostavljen «ortački» odnos između hrvatskih brodara i Srpskim brodarskim društvom, ali je zbog financijskih tarifnih neslaganja, uskoro uspostavljena jedinstvena uprava na državnoj razini sa izvjesnom autonomijom.

Početakom 30-tih godina naišla je i gospodarska kriza i osjetila se i na riječnom brodarstvu te je prijevoz roba smanjen čak 31 posto 1933 u odnosu na 1930. Tim povodom su poslovne zajednice Državne riječne plovidbe i Srpskog

brodarskog društva udružene kako bi povećale ulogu jugoslavenskog brodovlja u riječnom prijevozu roba i konkurenciji ostalim prijevoznicima posebno na Dunavu. U Izvještaju zagrebačke komore za 1931 ističe se da « ...riječni saobraćaj pruža po iskustvu svim krajevima, koji se njime mogu služiti, izvjesne nenadoknadive prednosti naročito za prijevoz sirovina, pogonskog i građevnog materijala, a i izvjesnih životnih namirnica uslijed jeftinijih prijevoznih troškova. Zbog toga je u privrednim krugovima komorskog područja oduvijek postojala težnja da se riječna plovna mreža, a time i radijus riječne plovidbe protegne dublje u komorsko područje, a naročito stvori direktna riječna veza privrednog centra Zagreba sa Dunavskim bazenom, a time posredna veza i sa svim zemljama dunavskog sliva.» I opet su glavni razlog neuspjeha tih pothvata bila nedovoljna financijska sredstva, ali i državna politika koja je forsirala beogradsku luku, zbog njenog položaja na Dunavu kao i povezivanja sa crnomorskom trgovinom, jer je imala svoja skladišta u Solunskoj luci. Tako je pokrenuta dvojaka intencije za izvoz preko jadranskih luka i crnomorskih interesa Solunske luke, što je još više zakompliciralo pitanja hrvatske riječne plovidbe. U Izvještajima zagrebačke TOK krajem 30-tih godine upozorava se na zanemarivanje čišćenja i plovnosti Save te važnost Siska kao najvažnije hrvatske riječne luke. Također je istaknuta potreba regulacija Save do Zagreba kao i povezivanje Siska i Karlovca regulacijom Kupe. Bila je u toj igri i konkurencija privlačenja željezničkog prijevoza na tim područjima i orijentacije prema jadranskim i crnomorskim lukama, koja se javlja i na državnoj razini. Krajem 30-tih godina bilo je pokušaja za rješavanje riječne plovidbe na hrvatskim rijekama,

ali je to zaustavio rat, koji je uskoro pokrenut i u hrvatskim zemljama.

Riječni promet u hrvatskim pokrajinama ovisio je od plovnosti rijeka, u prvom redu Save i njezinih pritoka. Ona je bila plovna od Zemuna do Siska, što je iznosilo približno 600 kilometara i s prekidima do Rugvice još 100 kilometara. Njena pritoka Kupa, s utokom kod Siska, bila je također djelom plovna. Sava je cijelim svojim tokom smatrana "nacionalnom" rijekom. Budući da je doticala Dunav, ona je posredno bila uklopljena u međunarodni riječni saobraćaj i plovidba po njoj podređena njegovim normama. Versajskim ugovorom Dunav je proglašen međunarodnom rijekom, što je značilo pravo svih priobalnih područja i rijeka s pritokom u njega, slobodnu plovidbu po Dunavu. Istovremeno Sava je svojim tokom dodirivala i Unu i Bosut u Bosni, koje su bile samo djelomice plovne, te rijeke Dravu, plovnu u dužini od 150 km i Tisu, plovnu sa 100 km te njenog plovnog kanala Kamiša kod Pančeva, i tako je Sava bila uklopljena i u jugoslavenski plovni kompleks svih plovnih rijeka. Od plovnih rijeka djelomice je bila plovna i Neretva u svojem donjem toku.

U Jugoslaviji je početkom 30-tih godina bilo 2.200 km plovnih voda različitih potencijala i razmještaja. Dunav je pripadao internacionalnim vodama i za plovidbu po njemu primjenjivano je posebno dunavsko međunarodno zakonodavstvo, koje se razvijalo nekoliko stoljeća kroz austro-turske mirovne konferencije, zatim francusko-njemačke i konačno Versajskim ugovorom da bi 1921. bio zaključen sporazum pod nazivom Dunavski statut. Tim su statutom bila određena pravila i prava za plovidbu, cijelim njegovim tokom, što je nadzirala posebna međunarodna komisija. Sve

zemlje kroz koje je Dunav protjecao morale su se pridržavati u plovidbi Dunavom tih pravila, pa tako i Jugoslavija.

Za rijeke koje su smatrane "nacionalnim" vodama vrijedili su zakoni jugoslavenskog ministarstva prometa i po njima su plovili samo brodovi i šlepovi jugoslavenske zastave. Riječna plovidba je ovisila više nego pomorska od državne pomoći i samoupravnih vlasti. Naime, sve su rijeke prolazile kroz poljoprivredna područja s malo industrije, osim sisačkog, pa nije bilo interesa privatnih brodarskih društava za prijevoz roba tim rijekama. Njima su prevoženi uglavnom poljoprivredni proizvodi-najviše žitarice i stoka, pa je organizaciju prijevoza i održavanja plovnosti rijeka vodila uglavnom državna i samoupravna administracija. Sve su rijeke zahtijevale, manje ili više, znatne regulacijske zahvate i materijalna sredstva za modernizaciju plovidbe po njima. Najvažniji zahvat trebalo je provesti na regulaciji rijeke Save, čiju plovnost je trebalo produžiti do Zagreba, što bi pridonijelo razvoju industrije i trgovine zagrebačkog područja. Isto je tako trebalo izvršiti regulaciju rijeke Kupe, kao bi postala plovna do Karlovca i za motorne brodove. Provedbom tog projekta trebalo je stvoriti plovni krug od Crnog mora do sjevernog Jadrana, s time da bi jedan dio prometa prolazio kopnom. Ujedno bi time bili smanjeni troškovi pretovara roba u Sisku i Zagrebu. Međutim, oba projekta nisu provedena do danas, mada je zagrebačka TOK često isticala važnost realizacije tih projekata.

Plovidba i prijevoz roba i ljudi rijekom Savom bila je stoljećima uobičajena, a s razvojem veleposjeda i trgovine žitaricama i stokom postala je krajem XIX i početkom XX stoljeća važan prometni put za prijevoz tih poljoprivrednih proizvoda pa su na njoj izgrađene luke Sisak i Slavonski brod te više manjih pristaništa. Na Dravi su prevoženi uglavnom isti poljoprivredni

proizvodi kao i Savom te je također imala nekoliko luka i pristaništa: Osijek, Vukovar i Donji Miholjac. Rijekom Savom su plovili samo remorkeri, čamci i dereglije, a Dravom i druga plovila. Prvi parobrod Savom do Siska zaplovio je 1838. u vlasništvu austrijske riječne plovidbe i ono je s ugarskim zadržalo monopol plovidbe i hrvatskim rijekama po Slavoniji i Podravini. Početkom XX stoljeća osnivana su i prva domaća parobrodská društva. Do izgradnje željeznica kroz Slavoniju, Sisak je bio najvažnija slavonska luka i prometno sjedište za prijevoz žitarica. 1865. promet žitaricama kroz tu luku iznosio je 2,7 miliona metričkih centi.

Beograd je bio najveća jugoslavenska riječna luka i jedna od većih na donjem Dunavu sa znatnim prometom roba, uglavnom također žitarica. Austrijsko dunavsko društvo organiziralo je 1834. plovidbu Dunavom do Beograda, odnosno Zemuna, tada hrvatske granice sa Srbijom, a otuda je dalje prevožena drugim ili istim brodovima do Crnog mora, i obrnuto kao i stoka iz Srbije za austrijsko tržište. Godine 1891. osnovano je srpsko nacionalno društvo za plovidbu Dunavom-Prvo kraljevsko srpsko povlašteno brodarsko društvo -i ono je do početka prvog svjetskog rata preuzelo prijevoz roba pristiglih do srpske državne granice, odnosno iz zemunske luke. Tijekom rata i luka kao i plovila tog društva bili su uništeni, pa je novonastala Država Srba, Hrvata i Slovenaca dobila mirovnim ugovorom odštetu, odnosno pravo na odštetu. Obnovu plovidbe preuzelo je spomenuto društvo. Kao odšteta dobiven je dio austrijskog i ugarskog riječnog plovnog parka u kojem je bilo uglavnom već izvoženo brodovlje, remorkeri i šlepovi, tako da je jugoslavenska i riječna flota bila već u 20-tim i početkom 30-tih stara i trebalo je i nju obnavljati. Preko 50

posto brodova bilo je starije od 20 godina , od ukupno 310 plovila s 45.700 KS, nosivosti 1.137 tona i putničkim kapacitetom od 14.310 putnika. Na Savi i Dravi je bilo 1929.slijedećih plovila:⁶²

Vrste riječnih Plovila	po broju i kapetanijama a 1929.								
Vrste Brodova	Remorkeri	putnički brodovi	mješoviti brodovi	mororni šlepovi	skele	željezni Šlepovi	drvarice	derenglije i čamci	ukupno
Osijek	8	2	4	1	0	6	10	40	71
Sisak	5	0	0	0	0	0	14	85	104
Slavonski i Bosanski									
Brodova	5	0	1	0	0	0	14	51	81
Beograd	93	39	14	5	2	575	73	203	1.004
Ukupno Jugoslavija	188	59	41	11	5	649	257	1.214	2.424

ekonomičnost riječnih plovila po vrstama 1929

vrsta plovila	Broj	1929 snaga u k.s.			1938	Broj	1938 snaga u k.s.		
		nosivost	putnika	nosivost i tonaža			nosivost putnika	nosivost i tonaža	
Remorkeri	188	32.401	0	0	114	44.854	0	0	
Putnički brodovi	59	10.343	12.579	0	33	9.310/	11.414	0	
Mješoviti brodovi	41	2.379	2.802	0	4	765	1.243	157	
motorni šlepovi	11	498	0	536	22	4.413	0	3.708	
Skele	5	216	660	109	3	84	525	91	
željezni šlepovi	649	0	0	392.032	577	0	0	388.711	
Drvarice	257	0	0	54.401	358	0	0	42.454	
derenglije i čamci	1.214	0	0	13.504	305	5.878	0	0	
					656	0	0	5.013	
Ukupno 1929	2.424	45.837	16.041	460.672	Ukupno 1938	2.072	65.304	13.173	440.134
Ukupno 1924	2.305	46.147	14.349	462.956	Ukupno 1933	2.333	52.750	16.572	434.992

Najveći broj plovila na jugoslavenskim rijekama pripadao je beogradskoj luci i navedenom srpskom brodarskom društvu kao monopol, koje nije bilo sposobno organizirati plovidbu u novim uvjetima pa je zavladao nered u plovidbi. Stoga je 1926 izvršena podjele u samostalno Srpsko brodarsko društvo, a Ministarstvo saobraćaja je osnovalo državno brodarsko poduzeće pod imenom Državna rečna plovidba SHS. Budući da je Versajskim ugovorom Dunav postao međunarodna rijeka na njemu su i neke zapadnoevropske države

⁶² Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije, n.j.za 1929 godinu i 1938

osnovale svoja broderska poduzeća i uspostavljen je kartel podunavskih broderskih poduzeća. Jugoslavija je imala 45 posto plovne dužine Dunava, u 30-tim godinama i veliki promet pa je veći dio sredstava namijenjenih riječnom brodarstvu utrošeno za izgradnju beogradske luke, koja je tako postaja jedna od najvećih podunavskih luka. Izgradnja beogradske luke bila je povjerena po mirovnim ugovorima Dunavskoj komisiji i ona je imala administrativnu, kontrolnu i sudsku pravomoć. Ta je komisija 1936. ukinuta, zbog nezadovoljstva podunavskih zemalja njezinim poslovanjem.

Problem riječne plovidbe bio je dosta složen, zbog potreba velikih ulaganja u regulacije rijeka i cijelog plovnog parka. Godine 1926. na posebnom privrednom kongresu raspravljano je o riječnom brodarstvu, formulirani su konkretni prijedlozi o regulacijama plovnih tokova i hidrotehničkih radova kao najvažnijih pothvata za oživljavanje riječnog brodarstva, ali nedostatak sredstava osujetio je te planova. Zatim su 1929. i Trgovačko obrtničke komore pokrenule rasprave o riječno brodarstvu, tražeći da se barem izvrše revizije prijevoznih tarifa i upravljanja broderskim poduzećima koja su osnovana neposredno prije, ali nisu uspjela uskladiti djelovanje. Njihov je zahtjev usvojen pa su riječna i pomorska broderska poduzeća bila oslobođena od svih такси, ali im to očite nije popravilo poslovanje, jer već 1931. komore po et traže isto, jer je oslobađanje od такси uživalo pomorsko brodarstvo i državno riječno, ali nisu i privatna riječna broderska društva. Također su tražili veća državni materijalnu potporu, kakvu je uživalo državno brodersko poduzeće i Zakon o hipotekama na brodove kako bi lakše obnovili flotu. Posebno se to odnosile na riječnu plovidbu Savom i Dravom, jer su tim rijekama

plovila uglavnom plovila privatnih malih poduzeća, koja se od svojih sredstava nisu mogla održavati svoju flotu, posebno ne obnavljati. Glavni je bio i ostao problem regulacija Save, izgradnja lučkih dokova i skladišta u njenim lukama te priključaka na željezničke kolosijeke. Za takve pothvate su bile potrebne velike investicije, jer mala privatna poduzeća nisu imala dovoljno vlastitog kapitala, a pomoć od državnih sredstava je izostala. Svi su ti problemi ostali otvoreni do kraja međuratnog razdoblja pa ni do danas nisu riješeni. Stoga je riječno brodarstvo na Savi u međuratnom razdoblju stagniralo, pa čak i nazadovalo, pogotovo nakon izgradnje željezničke pruge normalnog kolosijeka kroz Slavoniju.

Riječni park za prijevoz roba i ljudi povećan je uglavnom u tehničkim uvjetima prijevoza, od 1929 do 1938, ali ne i u ukupnom prometu roba i ljudi, što to pokazuje gornja tablica, koja pokazuje i stagnaciju riječnog prometa .

Savom je prevožena uglavnom roba i vrlo malo putnika. Dunavom je bilo nešto više putničkog prometa pa je iz Osječke luke vozio i putnički brod prema dunavskim lukama i pristaništima. Robu su Savom prevozili uglavnom šlepovi industrijskih poduzeća ili pojedinaца i prevozili raznu robu, pretežno poljoprivrednu ili agrarne industrije. Oni su bili manje ili više povlaštani, što se očitovalo u oprostu plaćanja raznih taksi. Promet roba i putnika krajem 20-tih i 30-tih godina po hrvatskim rijekama pokazuju slijedeće tablice:⁶³

Luke	Promet		Roba	U tonama		1928	promet putnika u lukam i pristaništima	
	Uvoz	izvoz		Utovar	splavovi		uzvodni tran.	Doputovalo
Pristaništa			Istovar	Utovar	splavovi			
Sisak	20.697	0	82.209	11.817	0		0	0
Belišće	0	36.214	949	31.569	0		0	0

⁶³ Statistika plovidbe na rijekama i kanalima Kraljevine Jugoslavije 1923,1928. i Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije za 1938.

Osijek	15.311	3.774	33.072	4.081	5.312	6.802	3.163	3.587
Vukovar	6.879	19.476	13.390/	2.559	3.040/		18.37	17.38
Slavonski brod	50/	312	41.265	483	2.394		0	0
Jasenovac	0	0	18.825	19.422	0		0	0
Pokupsko	0	0	30	17.696	0		0	0
Županja	0	0	6.414	2.103	0		0	0
Ilok	249	415	2.714	1.627	60		17.366	17.027
Donji Miholjac	0	0	499	75	240	0	0	0

Luka i pristanište	promet robe				1938			nizvodno ništa Po hrvatskim vodama
	Uvoz	Izvoz	Istovar	utovar	Uzvodno	doplovilo	otplovili	
Belišće	407	12.916	3.234	59.575	0	580	495	
Bosanski i Slavonski brod	68.6i	490	7.165	19.755	0	100	0	
Osijek	21.825	7.442	21.829	5.817	784	4.235	50	
Sisak	2.371	586	89.931	13.218	0	0	36.026	
Vukovar	12.194	8.877	27.938	3.106	0	3.93	25	
Zemun	12.611	8.185	89.785	2.610/	0	1.416	0	
Sveukupno u Jugoslaviji 1938	435.136	635.336	2,255.18	1,282.69	1,414.96	243.25	202.36	nizvodno 307.38

Kriza pomorstva s kraja 20-tih i u 30-tim godinama aktualizirala je riječni saobraćaj kao poveznicu srednje evropskih država putem rijeka s morskim lukama u mnogim državama pa i jadranskim lukama. Pokrenute su nanovo rasprave i aktualizirani problemi riječnog brodarstva, njegovog povezivanja s kopnenim prijevozom i dakako prijevoznih tarifa. Pri tom je uz standardne zahtjeve za regulacijom rijeka pokrenuto nanovo pitanje i međusobnog povezivanja riječnih putova kako bi se skratio put iz srednje Evrope i kontinentalnih jugoslavenskih pa i hrvatskih krajeva do jadranskih hrvatskih luka. Tada se pokazala važnost Save i Kupe kao poveznog puta između Dunava i Jadranskog mora posebno za prijevoz rasutih tereta. U 30-tim godinama je povećan provoz žitarica u kontinentalne krajeve za 30 posto, a rijekom Savom je samo u prvim godinama udvostručen. Iako je taj prijevoz bio dosta varijabilan u pojedinim godinama bio je s obzirom na prijevozne troškove rentabilan. Hrvatske rijeke bile su vrlo pogodne za tranzitni promet iz kontinentalni krajeva u Jadransko more i od tuda dalje po Sredozemlju u zapadne evropske i preko-

oceanske zemlje. Robe, posebno žitarice, prevožene su Dunavom do crnomorske luke Braile, gdje je bila veletržnica za žitarice, i od tuda je razvožena po svim evropskim zemljama. Kriza pomorstva ponukala je i neke zapadno i srednje evropske zemlje da povezuju svoja područja rijekama s morskim lukama-Njemačku i Poljsku, mada su imali znatno nepovoljnije uslove od jugoslavenskih, posebno hrvatskih krajeva. Stoga je sredinom 30-tih godina oživjela ideja, koju su već u predratno vrijeme razradili mađarski prijevoznici, o povezivanju Dunava sa Savom tako da bi izgradili kanal između Vukovara i Šamca na Savi. Izrađen je i projekat pa i finansijsku konstrukcija za taj pothvat, ali je rat omeo i njegovu realizaciju. Izgradnja tog kanala kao i regulacija Save i Kupe bile su prikladne i zbog konfiguracije tla, jer nije bilo visinskih razlika, koje bi otežavale i njihovu izgradnju i regulaciju za promet. Time bi bio omogućen tranzitni promet iz unutrašnjosti hrvatskih zemalja, kao i preko njih iz Srednje Evropskih, te iz Bosne i Hercegovine. Također bi bio smanjen dugi i skupi kopneni prevoz roba, što je bilo važno posebno za rasute terete, a poljoprivredni bi proizvodi prije dolazili do tržišta, čime bi im bila i bolje izjednačena cijena proizvodnje i troškova.

Skraćivanje puta tranzita robe iz srednje evropskih država prema sredozemnim lukama preko jadranskih hrvatskih luka iznosio je oko 1000 kilometara, a išao bi preko kanala čime bi put od Dunava do Siska bio skraćen za 450 km, i vremenski za dvije trećine. Osim materijalnih troškova, poseban problem za realizaciju tih projekata predstavljalo je usklađivanje interesa riječnog brodarstva s ostalim prijevoznicima, tada glavnim konkurentom željeznicom, a već i tada planovima o cestovnim transverzama kroz Slavoniju i prijevozom po njima, jer je već postepeno uveden i auto u prijevoz. Pregovori su otpočeli sredinom 30-tih godina, otegli su s i uskoro je otpočeo rat i dakako svi su planovi bili prekinuti.

Slabost jugoslavenskog riječnog brodarstva pokazuje i činjenica da je udio u tranzitnom prometu na domaćim rijekama i lukama bio samo 4-5 udjela domaćih parobrodskih društava, uključujući i državno, a ostalo inozemnih. Velika pažnja posvećena je i izgradnji beogradske luke, jer je ona imala najveći promet, veći čak i od pomorskih luka, pa je najveći dio sredstava namijenjenih riječnom prometu utrošen u njenu izgradnju. Skretanje dunavskog prometa kod Vukovara prema Jadranskom moru ugrožavalo je i promet beogradske luke, kao i nekih drugih nizvodnih luka, što je vjerojatno bi također jedan od razloga da je zadržan u cijelom međuratnom razdoblju status quo u riječnom brodarstvu i otežana njegova rekonstrukcija.

Dunavom je tekao vrlo veliki promet i tranzit roba iz gotovo svih evropskih država. Roba je prevožena uglavnom iz srednje-evropskih država prema Crnom moru, a zatim razvožena prema Levantu, Sredozemlju i zapadno-evropskim i prekomorskim zemljama. Na tom putu bilo je mnogo međunarodnih prijevoznika i brodarskih društava pa su Dunavom plovili brodovi, šlepovi i daranglije pod mnogim nacionalnim zastavama, kako to pokazuje tablica, ali i uvozu roba iz raznih dijelova svijeta i kolonija zapadno-evropskih zemalja. Najveći je ipak bio promet između srednje-evropskih i podunavskih zemalja, ali i izvoz iz tih zemalja prema Crnom moru. Izvožene ili provožene su sve vrste proizvoda-poljoprivrednih, drva i drvenih proizvoda, sol, gnojiva, razni industrijski proizvodi, mineralna ulja i razne sirovine. Promet plovila po zastavama bio je slijedeći :⁶⁴

⁶⁴ Pregled prometa roba na pojedinim putovima, Statistika plovidbe na rekama i kanalima Kraljevine Jugoslavije, n.dj. za 1923-1928

DSHS	Zastave		na državnim vodama			Sava bez	beogradskog	pristaništa	- istovar	
	Uvoz	ukupno	Izvoz	inozemne	ukupno	ukupno	unutarjni promet	DSHS	inozemne	Ukupno
0.482	401	57.889	23.932	0	23.932	81.932	245.971	0	245.971	
Sveukupni promet na državnim teritorijalnim vodama										
107.015	3.867	110.882	89.142	3.922	73.064	183.946	444.825	0	444.825	

Savom su najviše plovila nosila jugoslavensku zastavu i prevozila domaće proizvode, a ostalim rijekama posebno Dunavom plovila su pod raznim zastavama: mađarskom, čehoslovačkom, austrijskom, njemačkom, rumunjskom, bugarskom, albanskom, belgijskom, grčkom, engleskom, talijanskom, francuskom, holandskom, švicarskom, , a ponekad i drugim.

Dunavom je 1940. plovila velika flota koja je prevozila najviše žito, kukuruz, rudače i naftu teglenicama. Najviše teglenica imala je Njemačka-470, zatim Jugoslavija-434, Mađarska 219, Slovačka 126, Rumunjska je posebno imala 80 teglenica samo za prevoz nafte i ostalog te jedno francusko i holandsko društvo s nekoliko desetina teglenica. Promet Dunavom velikim teglenicama bio je neprohodan kod Turn-Severina pa je roba morala biti prebacivana na druge brodove. Na obalama Dunava imale su svoje riječne luke njemačka, slovačka, mađarska, jugoslavenska, rumunjska i bugarska broderska poduzeća i posredno turska. Bile su to uglavnom robne luke, neke veće i za promet putnika. Robni prevoz iz srednje Evrope lakše je prevožen do Jadranskog mora i dalje nego do Crnog, ali su postojale određene ekonomske i političke prepreke. Ekonomske u tom smislu da je trebalo regulirati za plovnost rijeke Savu i Kupu te izgraditi kanal Vukovar-Šabac, ali i ekonomski interesi luka i država na donjem Dunavu za prijevoz Dunavom do Crnog mora. Politički su bili

uglavnom povezani s blokadom Sovjetskog saveza za njegov riječni izlaz na Crno, a time i Sredozemno more. Uspostavom diplomatskih odnosa s tom državom nekih zapadnoevropskih država i SAD sredinom 30-tih godina umanjili su te pritiske. Tada se i u jugoslavenskoj riječnoj i pomorskoj politici javljaju pomaci u orijentaciji izvoza prema jadranskim lukama, ali ne u smislu osposobljavanja hrvatskih riječnih putova za plovidbu, već za kopnenim povezivanjem putem željeznica s jadranskim lukama. Beogradska luka, koja je imala vrlo veliki promet, dapače najveći među svim jugoslavenskim riječnim i morskim lukama, i bila među najvećim na Dunavu, tražila je također svoj opstanak pa je i njoj više odgovarala opcija kopnenih veza nego regulacija hrvatskih rijeka, a pogotovo skretanje tereta preko navedenog kanala. Neposredno pred rat 1939 vođeni su pregovori između Jugoslavije Rumunjske i Bugarske o izgradnje trase preko rijeka Timoka i Vardara čime bi se znatno skratio put do solunske luke.⁶⁵ Beogradska luka bi tako mogla i s tom solucijom zadržati opstanak izvozom iz Crnog mora i zemalja istočne Evrope, ali su sve to bili veliki zahvati, velike promjene, koje su zahtijevale velike materijalne investicije.

Istovremeno se javlja i solucija o proširenju tršćanske luke koja bi kao slobodna luka mogla preko slovenskih područja pokrenuti tranzit prema Trstu kao slobodnoj luci. U tim su planovima dakako bili zainteresirani slovenski prijevoznici koji su do tada uglavnom prevozili terete preko sušačke luke, a koja je također nastojala dobiti status slobodne luke.⁶⁶ To nije bilo samo pitanje odnosa tih dviju luka i tranzita iz srednje evropskih područja, već i kopnenog povezivanja srednje Evrope s jadranskim lukama uključivo i riječnim putovima. Problem je ostao neriješen i nakon drugog svjetskog rata i rješavan izgradnjom pruge Beograd-

⁶⁵ Jugoslavenski pomorac br.3.str.7

⁶⁶ Jugoslavenski pomorac br.3 str.5

Bar, ali ne pitanje plovidbe hrvatskim rijekama. Sva su ta pitanja povezivanja srednje evropskog područja s jadranskim i sredozemnim lukama bile vrlo složena ne samo njihovih međusobnih odnosa nego i kopnenih transverzala kao i političkim pitanjima. Njihovo sveukupno rješavanje zahtijevalo je međunarodne dogovore kao i unutar jugoslavenskog područja, a posebno pitanja financijskih dogovora i izgradnje. Te su transverzale također zahtijevale izgradnju kopnenih transportnih veza. Prema svemu tome, odnos riječnog i pomorskog brodarstva, kao i samog riječnog brodarstva na hrvatskim rijekama, bio je vrlo složen i nije bilo lako riješiti ni brzo ni na prečac, uvažavajući sve interese, a pogotovo materijalna sredstva, kojih hrvatsko gospodarstvo nije imalo za tako velike pothvate, a državne pomoći i volje još manje.