

УДК 94:656.629(497.1:8)"1930"

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2025.1.kon.137-168>

Оригинални научни рад/Original scientific paper

Примљен/Received: 22. 12. 2024.

Прихваћен/Accepted: 6. 3. 2025.

Никола КОНЕСКИ

Институт за новију историју Србије

nikolakoneski31@gmail.com

ORCID: 0009-0009-6112-0245

**Успостављање редовне паробродске линије између
Краљевине Југославије и Јужне Америке:
*Кунард лајн или Јуџословенски лојд?****

АПСТРАКТ: У раду се на основу архивске грађе, штампе, објављених извора и релевантне литературе анализира процес успостављања прве и једине редовне субвенционисане прекоокеанске паробродске линије у Краљевини Југославији – између њених и лука у Јужној Америци. Десетогодишњи уговор о одржавању ове линије држава је потписала 1930. године са највећим домаћим поморским предузећем *Јуџословенским лојдом*. Вишегодишње одлагање доношења коначне одлуке, различити ставови у владама, понуде друштва, пре свега британског *Кунард лајна*, утицај јавности и други фактори који су утицали на ток и исход овог процеса указују на поједине елементе саобраћајне, трговачке, финансијске, (спољно)политичке и исељеничке политике југословенске државе.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: паробродска линија, Краљевина Југославија, Јужна Америка, *Јуџословенски лојд*, *Кунард лајн*

* Чланак је настао као резултат рада у Институту за новију историју Србије који финансира Министарство науке, технолошког развоја и иновација РС, а на основу Уговора о реализацији и финансирању научноистраживачког рада НИО у 2025. години бр. 451-03-136/2025-03/200016.

Југословенска застава, ношена на бродовима домаћих паробродских предузећа, допирала је у периоду између два светска рата до „свих делова света”. У слободној пловидби, односно на слободном тржишту, југословенски бродови су преносили робу између многобројних лука на свим насељеним континентима. Поред ових тзв. бродова луталица, трговачка морнарица Краљевине Југославије, која је била у потпуности у приватном власништву, успела је да успостави и више редовних линија, међу којима је било и оних које је држава подржала субвенцијом. По свом трајању и значају истичу се уговорне поморске пруге које су од јадранских лука водиле до Пиреја и Измира (линију је одржавало друштво *Јадранска њловидба*), Црног мора (*Зетска њловидба*), западног Средоземља (*Оцеаниа*) и до Јужне Америке (*Јујословенски лојд*). Процес успостављања последње наведене линије предмет је проучавања у овом раду.

Југословенско-јужноамеричке везе у међуратном периоду до сада су проучаване у оквиру исељеничких питања, питања исељеничке штампе или дипломатских контаката.¹ Трговинске и саобраћајне везе, између осталог, остале су неистражене. Такође, поморски саобраћај у Краљевини Југославији је само фрагментарно истражен. Поморска политика и управа, паробродска предузећа, социјални положај помораца, паробродске линије, међу којима је и она до Јужне Америке, нису у довољној мери истражени.

1 Franko Mirošević, „Iseljavanje iz Dalmacije u razdoblju od 1921. do 1929”, *Radovi* 21/1988, 107–119; Ljubomir Antić, *Naše iseljeničtvo u Južnoj Americi i stvaranje Jugoslovenske države 1918* (Zagreb: Školska knjiga, 1987); Aleksandar R. Miletić, *Journey under Surveillance. The Overseas Emigration Policy of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes in Global Context, 1918–1928* (Beograd: INIS, 2009); Darija Hofgräff Marić, *Iseljenici i povratnici. Pravni i institucijski aspekti u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije i Kraljevine SHS – Kraljevine Jugoslavije* (Zagreb: Školska knjiga, 2021); Ulf Brunnbauer, *Globaliziranje Jugoistočne Evrope. Iseljenici, Amerika i država od kraja 19. stoljeća* (Zagreb: Srednja Europa, 2019); Сузана Срдновић, *Библиографија јујословенске исељеничке њериодике у Северној и Јужној Америци до 1945*, предговор и увод: Предраг Крејић (Београд: Архив Србије и Црне Горе, 2008); Предраг Крејић, „Признање Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца од стране држава Јужне и Централне Америке”, *Архив* 1–2/2006, 81–91; Благоје Исаиловић, „Посланство Краљевине Југославије у Аргентини–Буенос Ајрес 1928–1945 (1928–1945). Историјска белешка”, *Архив* 1/2000, 72–84.

Зашто Јужна Америка?

Идеја о покретању паробродске везе између Краљевине СХС и далеких земаља Јужне Америке појавила се већ почетком 1920-их година, у периоду поделе аустроугарских бродова, успостављања југословенске морнарице, реорганизације, односно формирања југословенских паробродских друштава и планирања локалних линија.² Божо Банац,³ делегат друштва *Слободна њловигда „Иво Рачић”*, на конференцији о уређењу бродарства, марта 1921, означио је као најважнији и најтежи задатак у домаћем поморству организовање редовног саобраћаја путника и робе са лукама Северне и Јужне Америке.⁴ Његово мишљење делили су и поједини други бродовласници. Ово није изненађујуће уколико се узме у обзир чињеница да су наведени прекоокеански континенти били важни Краљевини због различитих привредних, социјалних, индиректно и политичких питања.

Тржиште Јужне Америке (Аргентина, Бразил, Чиле, Перу, Колумбија, Уругвај) било је после медитеранског (Италија, Грчка, Египат, Алжир, Мароко), британског и холандског, најзначајнији простор поморске трговинске размене за Краљевину. У периоду од 1925. до 1930. године између ове балканске и држава Ј. Америке размењено је 3.949.925 квинтала роба, што је представљало 3,2% укупне југословенске поморске размене. Највише робе је размењено у 1926. години, када

-
- 2 Преговори о подели аустроугарских бродова одужили су се услед различитих ставова великих сила и трговачка морнарица Краљевине СХС је међународноправно отпочела свој живот тек након јула 1922. године и ратификовања споразума Трумбић–Бертолини из септембра 1920. Детаљније: Ivo Šišević, „Sporazum Trumbić Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja”, *Pomorski zbornik*, knj. 3, 1965, 917–948.
 - 3 Божо Банац (Дубровник, 1883 – Њујорк, 1945) био је сувласник, акционар, заступник више домаћих паробродских предузећа. Учествовао је у делегацији Краљевине СХС у преговорима око поделе аустроугарске морнарице. Дуго је живео и радио у Лондону. Друга супруга му је била Марија (умрла 1918), ћерка Ива Рачића (1845–1918), оснивача предузећа *Ајланџиска њловигда Иво Рачић*. – Božo Banac, *Hrvatski biografski leksikon (1983–2024), mrežno izdanje*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2025, датум приступа 1. 9. 2024, <https://hbl.lzmk.hr/clanak/1218>.
 - 4 Архив Југославије (АЈ), фонд 65, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (65), фасцикла 291, Божо Банац, 13. 3. 1921.

је јужноамеричко тржиште заузело друго место у статистици (6,4%). Важно је напоменути да је ова размена била једносмерна и скоро у потпуности сачињена од извоза из Краљевине (98%).⁵ Југословенски напори за проширењем старих и проналажењем нових тржишта, између осталог и на јужноамеричком континенту, могу се посматрати и у контексту настојања Краљевине да смањи трговинску зависност од државе са којом је имала многобројне политичке проблеме – Италије. Ови напори били су у одређеној мери успешни. Поморска размена прекојадранских суседа чинила је 1925. године чак 50% укупне југословенске поморске размене. Већ наредне године се осетио пад, а пет година касније њихова размена је умањена за скоро 10%.⁶ Напори Краљевине да умањи превласт италијанске трговачке морнарице у саобраћају на Јадранском мору такође су дали одређене резултате,⁷ али је било и пропуштених прилика да се она додатно умањи.

Важну улогу у трговачким везама са Јужном Америком имала су југословенска предузећа *Ајлланџиска њловидба „Иво Рачић”* и *Јујословенско-американска њловидба*.⁸ Прво наведено друштво, основано у Сплиту 1922, посебну пажњу је посветило извозу дрва за Аргентину. Банац, водећа личност овог предузећа, поносно је истицао да је оно „отворило читав нови свет” за продају домаћег дрвета. Успех у пословању подстакао је управу да размишља и о увођењу редовне теретне линије.⁹ Основни циљ предузећа *Јујословенско-американска њловидба*, које су основали у

5 Од 1925. до 1930. године у Краљевину је допутовало свега 30 пароброда из Ј. Америке (27 из Аргентине, 3 из Чилеа) укупне тонаже 130.186, а отпутовало за овај континент 238 (205 у Аргентину, 22 у Бразил, 11 у Чиле) укупне тонаже 812.005. – *Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godine 1925–1928*, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godine 1929–1930*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu.

6 Isto.

7 Goran Latinović, „Jugoslovensko-italijansko pomorsko rivalstvo na Jadranskom moru 1919–1929”, *Istorija 20. veka 2/2017*, 59–70; Крунослав Пенковић, „Субвенционисање трговачке морнарице”, *Саобраћајни њрејед 7/1930*, 216–220.

8 Поморски саобраћај са земљама Ј. Америке вршила су углавном европска и северноамеричка предузећа. – АЈ, фонд 765, Генерални конзулат у Буенос Ајресу (765), фасцикла 1, бр. јединице описа 4, Реферат Исељеничког изасланика Министарства социјалне политике за Ј. Америку, 6. 9. 1926.

9 АЈ, фонд 148, Министарство саобраћаја Краљевине Југославије (148), фасцикла 126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 4. 11. 1926.

Сплиту (1924) Банац, Франо Петриновић,¹⁰ Мише Колин,¹¹ као и угледни исељеници са југословенског простора који су живели у Јужној Америци Никола Михановић¹² и Пашко Бабурица,¹³ био је постепени развитак саобраћаја између Краљевине СХС и овог континента.¹⁴ У првим годинама пословања оно је углавном превозило британски угаљ за Јужну Америку и чилеанску шалитру. Успешно пословање подстакло је управу и овог предузећа да размишља о покретању редовне робне линије.¹⁵ Планирано је такође да се у одређеном тренутку успостави и „здрави умјерени путнички промет” до Ј. Америке. Сва највећа светска друштва најпре су започела промет са робом и потом, постепено, дошла до промета са путницима, истакао је Банац.¹⁶

Рентабилност потенцијалне путничке линије била је условљена бројем исељеника. Процес исељавања становништва са јадранског простора у прекоокеанске крајеве, започет у последњим деценијама 19. века, трајао је и током међуратног периода. Од 1919. до 1929. године у прекоморске земље се иселило укупно 154.205 људи. Повратника је било укупно 76.924.¹⁷ Скоро половина исељеника у овом периоду одлазила је у зе-

10 Франо Петриновић (1882–1951) дуго је радио у индустрији шалитре у Чилеу. Преселио се у Лондон (1922), али је остао пословно везан за Чиле. Током Првог светског рата је помагао Југословенском одбору у Лондону. – Рукописно одељење Матице српске, М. 7575, Небојша Травица, „Национално просветне организације наших исељеника и рад на очувању наших насеља”; Daniel Dujmić, *Pomorski Dubrovnik 1918.–1941.* (doktorska disertacija, Sveučilište u Zadru, 2022), 134.

11 Мише Колин (1888–1948) такође је једно време живео и радио у Чилеу (за време Првог светског рата). – Dujmić, *Pomorski*, 134.

12 Никола Михановић (1846–1929) био је бродовласник који се годинама успешно бавио паробродским пословима у Аргентини. – Dujmić, *Pomorski*, 134.

13 Пашко Бабурица (1875–1941) годинама се успешно бавио производњом и трговином шалитре у Чилеу. Био је члан Југословенског одбора у Лондону. – Josip Subašić, *Adresar sa biografskim podacima o našem narodu u Južnoj Americi* (Zagreb: Tisak Jugoslovenske štampe d. d, 1932), 10; Isabel Torres Dujisin, *La vida de un croata: Pascual Baburizza Soletić* (Valparaíso: Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, 2003).

14 AJ, 148–126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 4. 11. 1926.

15 ДАСТ, 14–158, Извештај и закључни рачуни *Југословенско-американске њловидбе* за 1925. и 1926.

16 AJ, 148–126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 4. 11. 1926.

17 Приликом разматрања ових бројева важно је истаћи да је један део исељеника долазио привремено у родни крај и да се потом поново враћао у Јужну Америку. – Ivo Belin, „Naša emigracija u prekomorske krajeve u god. 1929”, *Јадранска слиража* 1/1930, 253–256.

мље Ј. Америке, углавном у Аргентину (34.322) и Бразил (23.208), али и Уругвај (4888) и Чиле (1799).¹⁸ Заинтересованост исељеника за јужноамеричке земље повећала се нагло од 1924. године,¹⁹ након промене усељеничке политике Сједињених Америчких Држава.²⁰ Бројна југословенска популација, поред трговинских интереса, утицала је на отварање југословенских дипломатских и конзуларних представништава у земљама Ј. Америке. Поред (почасних) конзулата, у међуратном периоду су постојала и три посланства – у Буенос Аиресу (одлука о оснивању донета новембра 1926, али је посланство отворено фебруара 1928), Сантјагу (1935) и Рио де Жанеиру (1938).²¹

Убрзо након споменуте конференције о уређењу бродарства (март 1921), у Загребу је основано друштво чији је циљ био покретање редовне путничке линије између Краљевине и двеју Америка – *Трансатлантски*. У организацији овог предузећа, поред Банца, учествовало је још шест новчаних завода из Загреба и Београда. Према подацима Британског посланства у Београду, главни покретач друштва, поред Банца, био је „млађи Пашић”.²² Међутим, уколико је овај податак тачан, Раде Пашић није добио подршку владе на чијем челу се налазио његов отац.²³ Будући да влада „није показала никаквог интересовања”, како је истакао Банац, друштво је ускоро продало претходно купљене лађе и било ликвидирано.²⁴

18 Детаљније о економској ситуацији и условима живота југословенских исељеника у Бразилу и Аргентини: Miletić, *Journey*, 171–181. Опис путовања и прилика у земљама Ј. Америке, као и опис живота југословенских исељеника у њима оставио је свештеник Драго Босиљевац: *Po Južnoj Americi* (Split: Leonova tiskara, 1928).

19 Belin, „Naša emigracija”, 253–256.

20 Vesna Đikanović, *Iseľjavanje u Sjedinjenje Američke Države: jugoslovensko iskustvo: 1918–1941* (Beograd: INIS, 2012), 147–166.

21 Исаиловић, „Посланство”, 72–84.

22 *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji. Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921–1938. Knjiga prva (1921–1930)*, prir. Živko Avramovski (Beograd: Arhiv Jugoslavije; Zagreb: Globus 1986), 81.

23 Важно је напоменути да је Пава, млађа ћерка Николе Пашића, била удата за Стефана Рачића, сина Антуна Рачића, који је био брат Банчевог таста Ива Рачића. – Dujmić, *Pomorski*, нар. br. 55.

24 AJ, 148–126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 4. 11. 1926; „Transatlantik”, *Novo doba*, 11. 5. 1921.

У Сушаку је 1921. године основано још једно друштво чији је циљ био путнички саобраћај између јадранских и лука двеју Америка – *Весна*. Југословенска влада је друштву одобрила концесију за превоз емиграната у Северну (1922), а потом и у Јужну Америку (1924), али је оно имало тешкоћа са набавком бродова. Склопивши уговор о најму са друштвом *Трансаитлиан-ијика италијана*, крајем 1924. године је стигао брод *Гарибалди*²⁵ са којим је *Весна* до краја те године превезла свега 52 домаћа исељеника.²⁶ У статистици за наредну годину, поред имена овог друштва наведено је и име италијанског друштва, а потом и број домаћих исељеника који је оно превезло (389). *Весна* је ускоро, „повучена извесним предузећима са којима је стајала у вези и која су пала у стечај” дошла до „ивице пропасти”.²⁷ Постоји могућност да су на наведено утицале жалбе ђеновског друштва *Навиационе генерале италијана* упућене италијанском Министарству иностраних послова да му је *Веснино* отварање линије до Ј. Америке угрозило пословање.²⁸

Будући да домаћа друштва нису успела да организују путничку линију до прекоокеанских земаља, међу којима су биле и јужноамеричке, Краљевина СХС је концесије давала разним страним друштвима.²⁹ Највише исељеника су у периоду од 1921. до 1929. године превезла предузећа са британском заставом (30%), потом немачком (22%), италијанском (16%), француском (13%), америчком (12%), холандском (6%), белгијском (1%). У врху статистике налазиле су се компаније *Кунард лајн*, *Хамбурј судамериканише*, *Ројал мејл*, *Канадијан Пасифик*, *Козулић лајн* итд.³⁰ Међутим, већина друштава није пристајала у југословенске луке због техничких и финансијских разлога.³¹ Највише југословенских исељени-

25 Ivo Šišević, „Pomorski novčani zavodi u svijetu i kod nas”, *Naše more. Znanstveni časopis za more i pomorstvo* 6/1980, 261–262; Хрватски државни архив (ХДА), фонд 163, Бановина Хрватска – Одјел за обрт, индустрију и трговину (163), кутија 85, Допис *Весне* Министарству саобраћаја, 18. 12. 1929.

26 АЈ, фонд 784, Исељеничко изасланство за Јужну Америку у Буенос Ајресу (784), кутија 1, бр. јединице описа 4, Миграциона статистика за 1924.

27 ХДА, 163–85, Допис *Весне* Министарству саобраћаја, 18. 12. 1929.

28 Latinović, „Jugoslovensko-italijansko”, 63.

29 АЈ, 148–126, Допис начелника Бродарског одељења (БО) К. Пеновића министру саобраћаја, 8. 9. 1926.

30 Belin, „Naša emigracija”, 253–256.

31 АЈ, 148–126, Допис начелника БО министру саобраћаја, 8. 9. 1926. Домаће луке нису биле довољно повезане железничким пругама са остатком земље, а нису биле ни

ка је путовало из лука на обалама Северног мора и Ламанша (преко 73%), затим из италијанских (14%) и француских лука (4%). Једна домаћа лука, Сплит, у статистици је била тек на деветом месту (4%).³²

Из Сплита је полазила редовна месечна линија до Ј. Америке италијанског предузећа *Козулић лајн*.³³ Упркос оптужбама да је антијугословенски оријентисано и да су власници италијански иредентисти, друштво је добило концесију за превоз југословенских исељеника (1924), обавезавши се да ће се бавити „искључиво пословима трговачке природе, а да се неће политички ангажовати ни у каквом облику”.³⁴ Важно је напоменути да је у управи овог предузећа (некадашњег аустроугарског друштва *Аусџиро-американа*) постојао вишедеценијски континуитет заинтересованости за јадрански простор. Међутим, наведено није био случај само код овог предузећа.³⁵ За јадранским простором су и *Кунард лајну* „одувек (...) расле зазубице”.³⁶

Понуда Југословенске експрес агенције (1926)

Југословенска експрес агенција, британско акционарско друштво са седиштем у Лондону,³⁷ обавестила је 12. јула 1926. године Мини-

довољно технички оспособљене да прихвате велике трансокеанске бродове. – *Miletić, Journey*, 93, 139.

32 Belin, „Naša emigracija”, 253–256.

33 AJ, 784–1–4. *Козулић лајн* је у исељеничкој штампи поносно истицао да држи једину директну пругу из Југославије за Буенос Ајрес. – *Pravda. Glasilo Srba, Hrvata i Slovenaca u Južnoj Americi*, 22. 6. 1927.

34 Đikanović, *Iseljavanje*, 287.

35 Radojica F. Barbalić, „Brodarstvo Rijeke kroz vekove”, u: *Rijeka. Geografija–Etnologija–Ekonomija–Saobraćaj–Povijest–Kultura. Zbornik*, ur. Jakša Ravlić (Zagreb: Matica Hrvatska, 1953), 93–122; Ivo Šišević, „Kako su naši iseljenici putovali u Ameriku?”, *Pomorski zbornik Saveza društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije. Knjiga 14*, Rijeka, 1976, 435–449.

36 AJ, фонд 334, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије (334), фацикла 564, Допис генералног конзула у Трсту МИП-у, 9. 3. 1932.

37 Југословенску експрес агенцију а. д. (Yugoslavia Express Agency, Ltd.), британско акционарско друштво са седиштем у Лондону, основала је, убрзо након Првог светског рата, лондонска шпедитерска фирма *Hickie, Borman, Grant & Co*. Бавила се међународном шпедицијом, посебно теретног промета између В. Британије и Југославије, поморском агентуром, посебно за британска поморска друштва, исељеничким прометом, туризмом британских туриста, царинским посредништвом. Концесију за рад у Краљевини СХС добила је 4. 5. 1920. – *Britanski kapital u Jugoslaviji 1918–*

старство саобраћаја Краљевине СХС о својој намери да, заједно са ливерпулским предузећем *Кунард лајном* и амстердамским *Краљевским холандским лојдом*, оснује домаће паробродско друштво *Југословенско-британско-холандско трансокеанско паробродарско а. д.* Сврха овог друштва би била отварање директне редовне путничке и теретне линије између југословенских и лука Јужне Америке. Предвиђено је да седиште друштва буде на територији Краљевине, да његови бродови плове под југословенском заставом и да оно буде заступано од стране Агенције. Већи део капитала би био у рукама Југословена, док би остатак био британског и холандског порекла.³⁸ Упркос чињеници да се радило о британском друштву, Агенција је настојала да себе представи као једно југословенско друштво, о чему сведочи и сâм њен назив. У складу са тиме, капитал који би она уложила у оснивање новог друштва настојала је да прикаже као капитал у рукама Југословена.

У наставку молбе, Агенција је истакла да би предложено оснивање линије до Ј. Америке „био почетак и темељ наше националне трговачке морнарице за трансокеанске регуларне пруге”. Додала је да би директан увоз кафе из Бразила и извоз дрва у Аргентину доносили много користи Краљевини, а није пропустила да нагласи и да би успостављање директних трговачких веза са државама Ј. Америке значило ослобађање Краљевине од зависности од Трста и Ријеке. У циљу успешног пословања предложеног друштва, Агенција је тражила финансијску подршку државе у почетку пословања, док се не развије промет, затим пуну потпору свих меродавних фактора да се развију домаће луке, екстензивно и либерално тумачење постојећих закона да се развитак друштва не би кочио из формалних разлога, као и да се друштву дâ искључиво право превоза исељеника из Краљевине у Јужну Америку, у складу са Законом о исељавању од 30. децембра 1921.³⁹ Агенција је под-

1941: *njegova ekonomska, politička i obaveštajna uloga* (Beograd: Uprava za koordinaciju rada naučnih institutua: Institut za istorijska pitanja, 1951), 166–169; Архив Босне и Херцеговине, фонд Министарство трговине и индустрије – Одељење за Босну и Херцеговину 1921–1928, кутија 24, бр. 9455.

38 АЈ, 148–126, Допис Агенције Министарству саобраћаја, 12. 7. 1926.

39 Закон о исељавању представљао је покушај државе да успостави пуну контролу над кретањем исељеника и радом паробродских предузећа, као и покушај фаворизовања домаћих предузећа и лука. Предвиђено је да се превозом исељеника могу бавити

сетила Министарство да би таквом повластицом Краљевина следила пример Италије⁴⁰ која је забранила страним друштвима превоз емиграната из Италије.⁴¹ Ову понуду разматрала је у наредним месецима влада Николе Узуновића, отворена према спољнополитичким и спољнотрговинским питањима, али и константно оптерећена кризама и страначким сукобима.

Крунослав Пенковић, начелник Бродарског одељења,⁴² које је било надлежно за поморски саобраћај у Министарству саобраћаја, поздравио је понуду Агенције и оценио је као „симпатичну” и „вредну пажње”. Истакао је да у Краљевини нема великих трансокеанских бродова подесних за емигрантску службу и да нема изгледа да ће их у скорој будућности бити, будући да је за њих потребан велики капитал. Додао је и да је једно италијанско друштво [*Козулић лајн* са седиштем у Трсту, *џрим. ауџора*] имало монопол на југословенску прекоокеанску пловидбу, што није одговарало југословенским политичким интересима.⁴³ Министар трговине и индустрије Иван Крајач⁴⁴ је истакао у свом допису министру саобраћаја да пројекат Агенције „ваља нарочито поздравити и подупријети” и да је он почетак изградње домаће трговачке морнарице дуге пловидбе. Издвојио је више користи овог пројекта: развитак домаћих лука и запошљавање морнара и лучких радника; отварање нових тржишта за домаће извозне артикле; директан увоз, али и транзит кафе из Бразила који се тада обављао преко Трста све до простора североисточне Европе;⁴⁵ олакшање и појефтињење превоза југословенских исељеника; увођење у привредни живот енглеског и холандског капитала који није имао никаквих локалних политичких аспирација. На крају је позвао министра

само предузећа која „укрцавају и искрцавају у домаћим лукама”. Међутим, овај пропис ће се показати као неостварљив. – Đikanović, *Iseļjavanje*, 279–280.

40 Краљевина СХС је у многим исељеничким питањима следила пример Италије. Детаљније: Miletić, *Journey*, 91–94.

41 АЈ, 148–126, Допис Агенције Министарству саобраћаја, 12. 7. 1926.

42 Касније је променило име у „Поморско одељење” (ПО).

43 АЈ, 148–126, Допис начелника БО министру саобраћаја, 8. 9. 1926.

44 Иван Крајач (1877–1945) био је члан Хрватске сељачке странке и министар трговине и индустрије од 18. 7. 1925. до 1. 2. 1927 (са прекидом од 15. до 29. 4. 1926).

45 Министар је навео податак да је домаћа привреда губила годишње 100 милиона динара због тога што је транзит кафе ишао искључиво преко италијанског Трста. – АЈ, 148–126, Допис министра трговине и индустрије И. Крајача министру саобраћаја, 19. 10. 1926.

да што пре изнесе своје мишљење о овом питању, као и о нацрту уговора који је приложио допису.⁴⁶

Министар саобраћаја Васа Јовановић⁴⁷ је одговорио да је његов ресор ову идеју још раније прихватио са симпатијама, али и да је постојало више спорних тачака у нацрту уговора.⁴⁸ Једна од њих се односила на финансијска питања. Будући да би поједина путовања била пасивна, држава би морала одвајати велике суме новца за покривање овог пасивитета.⁴⁹ Бродарско одељење, које је спровело анализу нацрта уговора, сматрало је два предложена брода недовољним за одржавање једномесечне линије. Предложена брзина од 12 миља на сат такође је процењена као недовољна.⁵⁰ Поред тога, Одељењу није било јасно чија би се застава вијорила на бродовима новог друштва.⁵¹ Бродарско одељење је након анализе нацрта уговора са Агенцијом предложило да се пре доношења коначне одлуке са овим пројектом упознају, преко Савеза бродовласника Краљевине СХС, домаћа друштва и сачека њихова евентуална понуда.⁵² Одељење је променило свој став о понуди Агенције за само месец и по дана. Свакако је на то утицао нацрт уговора који се разликовао од првобитне понуде Агенције. Међутим, по свему судећи, на промену става Одељења утицао је и допис Савеза бродовласника у

46 Исто.

47 Василије Јовановић (1874–1970), члан Народне радикалне странке и министар саобраћаја од 15. 4. до 24. 12. 1926.

48 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја В. Јовановића министру трговине и индустрије, 23. 10. 1926.

49 Финансијско питање ће кочити овај пројекат и у наредним годинама. Крхка финансијска ситуација у државном буџету од 1926/27. до 1930/31. године створила је потребу за штедњом. У таквим условима субвенције приватним предузећима нису биле пожељне. – Иван Бецић, *Министарство финансија Краљевине Југославије 1918–1941* (Београд: Институт за савремену историју, 2012), 147, 233–237, 274.

50 Ново друштво би са предложеном брзином од Сушака до Буенос Аиреса стигло за 27 до 28 дана, док су, на пример, бродови *Навигационе ђенерале италијана* од Ђенове до престонице Аргентине стизали за 15.

51 Закон о упису поморско-трговачких бродова и лађа од 30. 3. 1922. предвиђао је следеће услове да би одређени брод могао имати југословенску заставу: морао је бити регистрован у Краљевини, да је барем две трећине власништво југословенских држављана, односно акционарских друштава са седиштем у Краљевини, да је заповедник брода Југословен и да су две трећине посаде југословенске народности.

52 АЈ, 148–126, Допис БО министру саобраћаја, 23. 10. 1926.

којем је позвано Министарство саобраћаја да, пре него што донесе одлуку, консултује стручно мишљење Савеза или представника домаћих предузећа. У истом допису, Савез је навео и да би прихватање предлога „иноземних друштава” нанело „смртни ударац нашој трговачкој морнарици уопште”.⁵³

Крајем октобра и почетком новембра 1926. године вести о понуди Агенције пренела је штампа. Најпре су објављени телеграма Банца упућени краљу, министру саобраћаја и министру трговине и индустрије у којима тражи одбацивање ове понуде.⁵⁴ *Правда* је пренела вест да су Холанђани [sic!] поднели понуду о одржавању везе између Краљевине и Америке и да ће им Министарство трговине и индустрије (МТИ) дати одређене повластице. Лист је изнео и део објаве „Заробљавање Јадрана” из загребачког *Јуџарњеї лисџа* у којој се тврдило да су понуђачи нашли „читав низ кумова” у Бродарском одељењу у којем „седи неколико умних и честитих Далматинаца, који су нажалост нашли за сходно, да ствар толике замашности покривају у највећој тајности и да форсирају њено решење на начин, који би се могао назвати фуртимашки”. Ове наводе је потпуно демантовао Пенковић, који је осетио потребу да се огласи будући да је био Далматинац и да је вршио дужност начелника Одељења. Министар саобраћаја је сматрао неоправданим „узбуне и нападе због понуде *Кунарџ Лајна*”. Нагласио је да он води рачуна о националним интересима и да се нада да ће домаћа друштва „умети организовати службу” до Ј. Америке.⁵⁵ Министар трговине и индустрије, иако је потпуно подржао понуду Агенције, новинарима је дао врло уздржану изјаву – морао је поступити по званичној дужности и затражити мишљење заинтересованих министарстава.⁵⁶ Јавност је очигледно у тим данима била збуњена, није имала довољно информација, а надлежни министри су одговарали опрезно. Такође, из изјаве министра саобраћаја може се закључити да је било јасно да иза понуде Агенције стоји заправо предузеће *Кунарџ лајн*.

53 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХС министру саобраћаја В. Јовановићу, 21. 10. 1926.

54 „Теško угрозеи интереси нашег прекоокеанског паробродарства”, *Novo doba*, 31. 10. 1926; „Апел наших помораца”, *Полийика*, 11. 11. 1926.

55 „Веза Америке и наше државе”, *Правда*, 2. 11. 1926.

56 „Изјава министра трговине”, *Правда*, 3. 11. 1926; „Опасан атентат на наше паробродарство”, *Novo doba*, 3. 11. 1926.

Представници енглеско-холандске групе су се огласили у *Полиџици*. Истакли су да су чланци и телеграми објављени у штампи направиле „доста мучан утисак” на њих, не због критике њиховог предлога, већ због тога што су ти чланци, како су истакли, инспирисани „неким страним упливом који жели да доведе до конфликта оне који имају само један циљ пред очима – националне интересе и национални развитак”.⁵⁷ Агенција је касније истицала и да је ова „непотребна и непожељна индискреција” омогућила Италијанима да сазнају детаље њеног предлога и да се због тога не сме чекати како они не би предузели одређене мере „без да смо у стању да се против тога боримо”.⁵⁸ Нагласила је да „морамо отрести Талијанску хегемонију на Јадрану” и да ће се то најлакше учинити употребом енглеског капитала и енглеског уплива који се „од вајкада борио за слободу мора и слободу заставе”.⁵⁹ Поводом оптужби у јавности Агенција је упутила, под ознаком „повјерљиво”, један допис и Министарству иностраних послова (МИП). У тексту је наведено да је Агенција основана „на бази личних веза и личног пријатељства према нашим националним аспирацијама”, да се њен председник мајор Сим борио на страни Србије у Првом светском рату и да се друштво на чијем је он челу не може сматрати експонентом непријатељског страног капитала.⁶⁰ Представници Агенције су вешто користили, у циљу поткрепљивања своје понуде, један од највећих југословенских проблема – италијанску превласт на Јадранском мору, као и осећај захвалности за британску помоћ Србији током Првог светског рата. Међутим, њихов главни мотив био је проширење пословања британског капитала у Југославији.

Банац се врло енергично противио понуди Агенције. Након поменутог телеграма, упутио је још један допис министру трговине и индустрије. Изнео је најпре све резултате које је постигао у питању југословенско-јужноамеричких веза у претходним годинама, а потом наставио: „Како видите, Господине Министре, коликогод се није показало интереса у Београду за ове прекооцеанске преносе, ми смо са свим силама радили, и то без тражења олакшица, субвенција или икакве гаранције од стране наше Вла-

57 „О апелу помораца”, *Полиџика*, 2. 11. 1926.

58 АЈ, 148–126, Допис Агенције министру саобраћаја, 9. 2. 1927.

59 АЈ, 334–556, *Pro memoria*. Додатак дописа Агенције МИП-у, 18. 11. 1926.

60 АЈ, 334–556, Допис Агенције МИП-у, 18. 11. 1926.

де. [...] Можете дакле мислити који је тежак утисак учинила на мене вест да се двома потпуно страним друштвима кани дати монопол за превоз робе и путника из наших крајева за Јужну Америку, и то под специјалним условима где би наша држава гарантовала губитак.” Закључио је да би то ново друштво у потпуности угушило саобраћај домаћих предузећа.⁶¹ Сутрадан је упутио још један допис МТИ у којем је анализирао понуду Агенције. Нагласио је да се ради о тражењу једне „крупне концесије” за страна предузећа и оспорио новом друштву национални карактер.⁶² Против понуде Агенције устали су и други представници домаћих друштава. Они су, предвођењем Петриновићем, посетили Министарство саобраћаја и МТИ и затражили да влада питање покретања редовне линије до Ј. Америке повери домаћим предузећима.⁶³ Противљење Банца, Петриновића и других домаћих бродовласника свакако је утицало на став надлежних министарстава.

Министарство саобраћаја и МТИ позвали су почетком новембра домаћа предузећа да проуче понуду Агенције и евентуално изнесу своје понуде. Друштво *Оцеаниа* је одговорило да би оно „рефлектирало” за овај пројекат и да би на захтев Министарства саобраћаја доставило детаљнији предлог.⁶⁴ Своју понуду је послала *Ајланијска њловидба* „у вези са” *Јујо-словенско-американском њловидбом*. МТИ је у међувремену потпуно променило свој првобитни став. Министар Крајач, који је најпре подржавао понуду Агенције, сада је предлагао да се „у првом реду узме у обзир” понуда *Ајланијске њловидбе* „јер су у питању национална наша паробродска друштва”.⁶⁵ На седници Економско-финансијског комитета министара од 13. новембра разматране су две приспеле понуде (Агенције и *Ајланијске њловидбе*). Окарактерисане су као сличне, али су министри изјављивали да ће првенство дати домаћем капиталу. Међутим, није донета никаква одлука будући да је комитет желео да предмет детаљније испита.⁶⁶ Неколико дана касније, своју понуду је послала и *Дубровачка њловидба*.⁶⁷

61 АЈ, 148–126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 4. 11. 1926.

62 АЈ, 148–126, Допис Б. Банца министру трговине и индустрије И. Крајачу, 5. 11. 1926.

63 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХС министру саобраћаја, 29. 3. 1927.

64 АЈ, 148–126, Допис *Оцеаниа* Министарству саобраћаја, 6. 11. 1926.

65 АЈ, 148–126, Допис министра трговине и индустрије министру саобраћаја, 11. 11. 1926.

66 „Економско-финансијски комитет”, *Правда*, 14. 11. 1926.

67 АЈ, 148–126, Допис *Дубровачке њловидбе* Министарству трговине и индустрије, 19. 11. 1926.

Савез бродовласника се поново обратио Министарству саобраћаја 1. децембра. Истакао је да су понуде *Ајланијске њловидбе* и *Дубровачке њловидбе*, иако рађене на брзину, у сваком погледу повољније за државу од понуде Агенције. Наглашавајући да су ова предузећа била потпуно способна да организују ову линију, Савез је позвао владу да да предност домаћим предузећима: „Ту предност имају понуде наших домаћих предузећа баш зато што су то наша домаћа, несумњиво национална предузећа”. Савез се противио понуди Агенције наводећи да се ради о једној „иноземној групи” и да ће друштво које буде основано бити страно, са доминантним страним капиталом („ништа не мари што је тај иноземни капитал, нама пријатељски капитал”), као и да ће се држава огрешити о дужностима које има према националном бродарству уколико овај посао повери тој групи. Савез је навео и да би обавезе које се траже од владе крњиле њену слободу у поморској и социјалној политици, „а не могу никако да се доведу у склад са угледом државе”. Након протеста Савеза југословенских помораца из Сушака, Савез бродовласника је закључио: „Оба дакле елемента, која сачињавају нашу трговачку морнарицу и давају држави карактер поморске државе, бродовласници и морнари, једнодушно протестују против примања понуде” Агенције.⁶⁸ Крајач, који је најпре подржао предлог Агенције, потом предност дао домаћим предузећима, 6. децембра, на дан када је министар спољних послова Нинчић поднео оставку услед потписивања Првог тиранског пакта Италије и Албаније, послао је допис министру саобраћаја у којем је нагласио да је одлучно против сваког аранжмана са Агенцијом.⁶⁹ Светислав Милосављевић, нови министар саобраћаја, одговорио је 27. децембра: „За сада немам намеру да подносим никакав предлог за потпору туђег друштва за путнички транспорт између нас и Јужне Америке нити за то имам финансијске могућности.”⁷⁰

68 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХС министру саобраћаја В. Јовановићу, 1. 12. 1926.

69 АЈ, 148–126, Начелник БО К. Пенковић министру саобраћаја, 13. 2. 1927.

70 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја С. Милосављевића министру трговине и индустрије, 27. 12. 1926.

Југословенско њрансокеанско њаробродарско а. д.

Група око Агенције, у којој ће се од 1927. године налазити само *Кунард лајн*,⁷¹ није одустала од намере да отвори линију до Ј. Америке. Међутим, схватила је да мора сарађивати са домаћим друштвима у циљу добијања подршке југословенске владе.⁷² У фебруару 1927, осам дана након састављања нове Узуновићеве владе у којој није било министра Крајача и Хрватске сељачке странке, Агенција је обавестила министра саобраћаја Милосављевића, који је задржао овај ресор, да је *Јагранска њловидба* пристала учествовати у преговорима око оснивања новог друштва. У наставку је поносно закључила: „Идентичност интереса наше групе и домаћих бродовласника у потпуности је доказани национални карактер новог друштва у још већој мери осигуран.”⁷³ Министар је истакао да је наведени споразум „ово питање помакло даље и дало му смер који ће требати нарочито поздравити ако на томе остане”.⁷⁴

У међувремену, друштво *Весна* је почетком 1927. године обавестило Министарство саобраћаја да је купило од друштва *Хамбурџ-Америка лајн* пароброд који ће служити за превоз домаћих исељеника и робе на линији Сушак – Јужна Америка и затражило потпору државе. Предвиђено је да брод стигне у фебруару, а потом би друштво у марту преузело још један брод.⁷⁵ Начелник Бродарског одељења је истакао да *Весна* хоће „једним готовим чином” да одлучи решавање питања у своју корист, као и да није јасно каквом ће трансакцијом она купити два брода. Додао је и да нису тачне вести објављене у *Берлинер њајтблајт* да је предузеће из Хамбурга склопило споразум са *Весном* по којем би заједнички вршили саобраћај до Ј. Америке.⁷⁶ Најављени бродови никад нису стигли и цела акција *Весне* „показала се неозбиљном”.⁷⁷

71 *Холандски лојд* је по свему судећи одустао од овог пројекта 1927.

72 Позив је изгледа био упућен и групи сарадника око Банца, али су они одбили кооперацију. АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХ министру саобраћаја, 29. 3. 1927.

73 АЈ, 148–126, Допис Агенције министру саобраћаја, 9. 2. 1927.

74 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја Министарском савету, 5. 3. 1927.

75 АЈ, 148–126, Допис *Весне* Министарству саобраћаја, 18. 1. 1927; „Принова нашој трговачкој морнарици”, *Време*, 23. 1. 1927.

76 АЈ, 148–126, Начелник БО К. Пенковић министру саобраћаја, 13. 2. 1927.

77 АЈ, 148–126, Допис в. д. начелника ПО К. Пенковића министру саобраћаја, 27. 7. 1927.

Министар саобраћаја је почетком марта 1927. године истакао да питање успостављања линије до Јужне Америке није било до тада испитано са свих страна и да је потребан састанак стручних изасланика појединих министарстава како би се донело коначно решење. На основу његове одлуке, делегати из министарстава саобраћаја, трговине и индустрије, финансија, социјалне политике и иностраних дела одржали су неколико састанака. Доношење одлуке успорила је изгледа промена владе⁷⁸ и комисија је поднела извештај тек 27. јула. Закључила је да држава не може преузети финансијске гаранције и да не може дати никакву искључиву концесију за превоз путника, „нарочито не може то дати страном друштву”. Међутим, додала је и да је Агенција у међувремену у потпуности одступила од захтева за искључиву концесију и да је уместо страног друштва образовала групу акционара која ће основати национално друштво. Делегати су сматрали да је понуда Агенције најозбиљнија и да пружа највеће гаранције за успех. Понуде *Ајланишке њловидбе* и *Дубровачке њловидбе* оцењене су као копије прве понуде Агенције уз смањену потражњу гаранције државе за евентуалне губитке, а то не би било важно уколико би се уклонила могућност давања ове гаранције.⁷⁹

Поморско одељење је, позивајући се на Закон о државном рачуноводству, сматрало понуду Агенције најповољнијом.⁸⁰ МТИ је сада поново подржало, и то врло одлучно, иницијативу Агенције, али сада под новим министром – Мехмедом Спахом. Истакло је да се за овај подухват не може наћи домаћи капитал (69 милиона динара), истовремено поздрављајући чињеницу што би уложени капитал био британског порекла – он није имао никаквих политичко-економских локалних аспирација, а уједно је могао да послужи као противтежа капиталу који се „против наших националних интереса знао афирмисати на нашим обалама Јадрана, те који имаде своје јаке и по нас опасне локалне аспирације” [министар је подразумевао италијански капитал, *џрим. ауџора*]. Нагласило је да би ову линију требало што пре отворити и како би се осујетило

78 Нову владу је априла 1928. саставио Велимир Вукићевић.

79 АЈ, 148–126, Допис в. д. начелника ПО министру саобраћаја, 27. 7. 1927.

80 АЈ, 148–126, Допис в. д. Начелника ПО К. Пенковића министру саобраћаја, 9. 8. 1927; АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Трговачке и обртничке коморе од 5. 2. 1929.

покретање једног друштва у Бразилу које би, према вестима које су стигле из те земље, успоставило редовну линију између Краљевине и Бразила у циљу директног увоза кафе и других производа. Додало је и корист транзита, отварање нових тржишта за домаће извозне артикле, олакшање и појефтинијење превоза домаћих исељеника, повећање тонаже домаће трговачке флоте. МТИ је нагласило и да је *Кунард лајн* највеће паробродско предузеће на свету са укупно 113 пловних објеката. Остали понуђачи, „уколико их влада мора о свом коначном становишту, [...] известити, треба да се категорички упозоре да имају најдаље кроз 15 дана дати свој дефинитиван и конкретан одговор”. МТИ је желело да се ова линија отвори још у октобру и из тог разлога је замолило Министарство саобраћаја да уради све потребно како би се „након једногодишњег одговлачења коначно та ствар позитивно решила”.⁸¹

Домаћи бродовласници су се и током 1927. године противили понуди Агенције. Савез бродовласника је крајем марта писао Министарству саобраћаја наводећи да бродовласници неколико месеци нису добијали никаквих информација о овом питању и да су сматрали да се то питање више неће ни покретати. Непријатно их је изненадила вест о одржавању састанака на којима се расправљало о линији до Ј. Америке, поново без њиховог знања и учешћа.⁸² У јулу исте године Савез је подсетио Министарство да су своје понуде поднели и *Ајллантиска њловидба* и *Дубровачка њловидба*, додајући: „и у случају да наша домаћа друштва данас не могу успоставити ову пругу, биће ваљда могуће у будућности”. Представници Савеза су очигледно заступали став да је боља опција да се линија до Ј. Америке не отвори уколико је не могу покренути домаћа предузећа. Критиковали су групу око Агенције сматрајући да је од ње потекла објава у листу *Балкански дневник* под насловом „Сузбијање Талијанског монопола на Јадрану”. Нагласили су штетност изношења у јавност „националних постулата наше поморске политике”. Домаћи бродовласници су за пар месеци извезли у Јужну Америку шест до седам великих лађа крцатих дрвима и цементом, водећи рачуна да штампа о томе ништа не пише, да „комшије са друге

81 АЈ, 334–556, Препис писма министра трговине и индустрије министру саобраћаја, 29. 7. 1927.

82 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХ министру саобраћаја, 29. 3. 1927.

стране Јадрана” не оријентишу свој рад у том правцу, истакли су представници Савеза.⁸³

Целокупна дотадашња делатност домаћих предузећа била је усмерена ка робној размени у слободној пловидби, превозећи углавном артикле који нису били погодни за путничке бродове – дрво и цемент. С друге стране, увоз кафе, о коме се у то време говорило, није био могућ. Краљевина није имала складишта за тако деликатан материјал, а поред тога продукцију кафе је дугорочно закупио један картел. Поморско одељење је у свом допису министру саобраћаја навело: „Не може нам бити симпатична делатност италијанског бродарства, а немамо за сада могућности да је властитом снагом сузбијемо” и „зато се показала симпатична акција са Кунардом”. Међутим, Одељење није било потпуно сигурно да ли би то ново друштво, „које је у ствари Кунард”, било штетно за послове домаћих предузећа.⁸⁴ У сваком случају, влада је поново подржала иницијативу групе око Агенције. Међутим, када год би се они обраћали Министарству саобраћаја и износили финансијска питања, оно их је упућивало на Министарство финансија будући да у ресору саобраћаја није било буџетске позиције за ту сврху. „Ствар је тако поново застала” и ово питање није било решено у 1927. години.⁸⁵

У циљу лакшег комуницирања са владом, Министарство саобраћаја је групи око Агенције предложило да најпре, у сарадњи са домаћим предузећима, оснује ново друштво.⁸⁶ Коначно, почетком 1928, основано је друштво *Југословенско њрансокеанско њаробродарско а. д.* са седиштем у Београду.⁸⁷ Међу оснивачима су, поред Агенције и *Кунард лајна*, била и друштва *Јагранска њловидба* и *Дубровачка њловидба*, као и директори Државне хипотекарне банке Војин Ђуричић и Хрватске есконтне банке Станко Шврљуга. Изгледало је као да ће се наћи компромисно решење између *Кунард лајна* и домаћег бродарства. Наводно је и представник Савеза бродовласника изјавио министру саобраћаја приликом његове

83 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХС министру саобраћаја С. Милосављевићу, 20. 7. 1927.

84 АЈ, 148–126, Допис в. д. начелника ПО министру саобраћаја, 9. 8. 1927.

85 АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Коморе од 5. 2. 1929.

86 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја министру финансија, 23. 4. 1928.

87 АЈ, 334–564–1759, Допис начелника ПО МИП-у, 6. 7. 1928.

посете Сплиту, августа 1927, да је *Ајлланџска њловидба* одустала од овог пројекта.⁸⁸ Одељење је истакло да је овим питање реализовања јужноамеричке поморске пруге ушло у „нову и одлучну фазу”.⁸⁹ Министарство саобраћаја је проучило и прихватило све тачке уговора, осим оних о финансијској потпори. МТИ је одобрило статуте друштва 3. марта, а Министарство социјалне политике је дало пристанак да се друштву дозволи превоз исељеника. Сва питања, осим финансијског, била су дефинитивно решена.⁹⁰

У Министарству финансија је у мају 1928. године образована комисија која је разматрала молбу новог друштва за уређење финансијске потпоре коју би држава пружила у циљу успеха линије, пре него што би оно надало бродове и отворило линију. Комисија је „радила под импресијом” да је споразум потребан имајући у виду тадашњу спољну финансијску политику Краљевине. У том периоду је Министарство финансија водило „живе преговоре” о закључивању великог зајма у В. Британији, а у разговорима је учествовао и Ђуричић,⁹¹ један од оснивача новог друштва.⁹² Министарство саобраћаја је сматрало да је оснивање ове поморске пруге према предлогу оснивача новог друштва „од виталне потребе” за развитак домаће трговачке морнарице и да је корисно везати домаће поморство са најјачим британским друштвом, што је одговарало домаћој економској политици. Из тог разлога је препоручило министру финансија да, у границама могућности, прихвати предлоге оснивача новог друштва.⁹³ Начелник Поморског одељења је у допису МИП-у од 6. јула истакао: „Колико је Министарству саобраћаја познато ови преговори су завршени. [...] Остало је још само да се предмет изнесе пред Министарски савет на одобрење.”⁹⁴ Међутим, овај предмет није био решен ни у 1928. години.

88 АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Коморе од 5. 2. 1929.

89 АЈ, 334–564–1759, Допис начелника ПО МИП-у, 6. 7. 1928.

90 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја министру финансија, 23. 4. 1928.

91 Војин Ђуричић (1888–1944) радио је у Министарству финансија (1912–1927), а потом је био директор Хипотекарне банке (1927–1939).

92 АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Коморе од 5. 2. 1929.

93 АЈ, 148–126, Допис министра саобраћаја министру финансија, 23. 4. 1928.

94 АЈ, 334–564–1759, Допис начелника ПО МИП-у 6. 7. 1928.

Југословенски лојд отивара (субвенционисану) линију до Ј. Америке

Паробродска друштва *Аџланџска њловидба* и *Југословенско-американска њловидба* постепено су напредовала током 1920-их година, низала успешне пословне године, увећавала флоту. Истовремено, постајала су све испреплетенија деоничарима и члановима управе, заједничким пословима и интересима на тржишту Ј. Америке. Оба друштва су, у периоду када је изгледало да ће држава одобрити предлог Агенције, отворила редовну трговачку линију од Сушака до овог континента (почетак августа 1928).⁹⁵ Такође, изгледа да су управе ових друштава схватиле да ће, уколико се уједине и створе веће друштво, имати веће шансе за добијање државне субвенције за ову линију. Коначно, почетком 1929, спроведена је њихова фузија у ново и највеће друштво у земљи – *Југословенски лојд (Jugoslavenski Lloyd)*.⁹⁶

Након ове фузије је Поморско одељење сматрало да се питање везе са Јужном Америком не би требало решавати на основу ранијих понуда.⁹⁷ Трговачка и обртна комора у Сплиту је упутила молбу Министарству финансија да подржи предлог *Лојда* и „одклони аранжман” са *Кунардом* који би, како је истакла, штетио домаћем бродарству. Комора је подвукла „да би се требало водити рачуна и о јавном мишљењу, у приморју, гђе се то питање врло живо расправља и гђе неби никако радо виђели овај аранжман”.⁹⁸ Комора за трговину, обрт и индустрију у Загребу је истакла да већ постоји редовна теретна линија до Ј. Америке и да би се она могла реорганизовати и у путничку. На тај начин би на „врло једно-

95 АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Коморе од 5. 2. 1929; *Novo Doba*, 1. 8. 1928; *Novo Doba*, 2. 8. 1928.

96 Најјачи деоничар *Лојда* била је *Српска банка г. г.* из Загреба са више од 39% деоница. Други домаћи новчани заводи имали су нешто мање од 15%, а исељеници у Ј. Америци око једне трећине деоница. – Детаљније о процесу настанка *Лојда*: *Zdravka Jelaska Marijan*, „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društva čim je združivanjem nastalo”, *Anali Dubrovnik* 42/2004, 231–272.

97 АЈ, 148–126, Допис ПО министру саобраћаја поводом представке загребачке Коморе од 5. 2. 1929.

98 АЈ, 148–126, Допис Трговачке и обртничке коморе у Сплиту министру финансија, 4. 1. 1929.

ставан и лак начин дошло до оживотворења пројекта којим се већ преко две године муче наше надлежне власти у комбинацији” са *Кунардом*, истакла је загребачка Комора.⁹⁹ Поред *Лојда* и *Кунарда*, за овај пројекат је конкурисало и предузеће *Навигационе генерале италијана*.¹⁰⁰

Након више кризних година појавили су се 1929. године појединци, међу којима је било и бивших министара (Василије Јовановић, Првислав Гризонаго и Светислав Поповић), који су покушали „подићи већ скоро издахнулу Весну”. Захваљујући француском капиталу, исплатили су дугове и купили од предузећа *Сосијетје де трансиорџис мариџимес а вайеур* из Марсеља¹⁰¹ два брода. Поднели су потом молбу министру саобраћаја за субвенцију за редовну линију до Ј. Америке. Противили су се додељивању субвенције *Лојду* сматрајући да држава не би требало да на овај начин подржава велика и богата предузећа. Представници *Весне* су замолили министра да им на време јави уколико је намеравао да потпише уговор са *Лојдом*, како би се „оканули” куповине бродова и рекли Французима „да иду од куда су дошли”.¹⁰² Иницијативу *Весне* подржала је општина Сушак наводећи да би њена путничка линија „знатно ублажила овај удар ријечке слободне зоне и повратила локални промет Сушака”.¹⁰³ Друштво из Сушака добило је подршку и МИП-а које је сматрало, узимајући у обзир напор Италије да ојача своју заставу на Јадрану, „да би било од интереса фаворизовати у заједници са једним великим француским предузећем као што је Компани” развој *Весне*.¹⁰⁴ Овај потез Министарства је вероватно био последица обрта у питању југословенског зајма за стабилизацију динара. Још од 1927. године Влада у Београду је покушавала да наведени зајам обезбеди у Лондону.¹⁰⁵ Међутим, током

99 АЈ, 334–564–1759, Допис загребачке Коморе МИП-у, 5. 2. 1929.

100 „Муштерије за субвенцију”, *Народно блајосћање*, 20. 7. 1929, 389.

101 Ово друштво је у мају 1928. послало преко француског посланства у Београду понуду југословенској влади за успостављање редовне линије до Ј. Америке. АЈ, 334–556, 5811/28.

102 ХДА, 163–85, Допис *Весне* Министрству саобраћаја, 18. 12. 1929; Допис *Весне* председнику владе П. Живковићу, 25. 1. 1930.

103 ХДА, 163–85, Допис Предстојничтва Градског поглаварства у Сушаку министру трговине и индустрије Ј. Деметровићу, 16. 5. 1930.

104 АЈ, 334–557, Допис МИП-а Министрству саобраћаја, 10. 7. 1930.

105 Детаљније: Соња Јерковић, „Британски капитал и законска стабилизација динара у Краљевини Југославији – неуспео покушај склапања споразума са банкарском ку-

лета 1930. године је дошло до погоршања финансијске ситуације у В. Британији и постало је јасно да ће се вишегодишња борба В. Британије и Француске за југословенски зајам завршити победом ове друге.¹⁰⁶

Југословенска држава је у другој половини 1928. или током 1929. године одустала од идеје успостављања редовне путничке линије до Ј. Америке и своју пажњу усмерила на пројекат теретне линије. Тешко је утврдити да ли се то догодило за време Корошчеве владе, састављене убрзо након атентата у Скупштини 20. јуна 1928. године или за време Живковићеве владе од 6. јануара 1929. Иван Лупис-Вукић, један од акционара *Југословенско-американске њловидбе*, изнео је још крајем 1928. године бојазан да би држава морала да форсира и пропагира исељавање, будући да би путничка линија била рентабилна само уз велики број путника и „држава ће се налазити пред проблемом или да форсира исељење или да плаћа велики дефицит паробродарском друштву”.¹⁰⁷ Лазар Радивојевић, министар саобраћаја у Живковићевој влади, писао је јануара 1930. године да је Министарство саобраћаја дошло до закључка да нема потребе да се „на било који начин јаче заложу” за увођење путничке линије, будући да би то наметнуло држави „непотребне и велике издатке”. Истакао је да не би било довољно путника за покривање трошкова једномесечне линије, као и да исељеничка политика владе није ишла у прилог повећању броја исељеника,¹⁰⁸ због чега би путничка линија била још пасивнија.¹⁰⁹ На став владе о путничкој линији утицали су и преговори са Француском око закључења трговинског уговора крајем 1928. Фран-

ћом Ротшилд из Лондона”, у: *Токови калитијала у Југославији 1918–1991. Студије случаја*, ур. Весна Алексић и Јелена Рафаиловић (Београд: ИНИС, 2023), 11–50.

106 Vladimir Lj. Svetković, *Ekonomski odnosi Jugoslavije i Francuske 1918–1941* (Београд: INIS, 2006), 142–147.

107 ДАСТ, 14–159, Записник о решењима ванредног збора акционара *Југословенско-американске њловидбе*, 14. 12. 1928.

108 Министар социјалне политике је још на седници Министарског савета од 12. 3. 1929. истакао да је дужност државе да исељенике „сачува нашој домовини”. – *Зайиници са седница Министарској савети Краљевине Југославије 1929–1931*, прир. Љубодраг Димић, Никола Жутић и Благоје Исаиловић (Београд: Архив Југославије, 2002), 45–46.

109 ХДА, 163–85, Допис министра саобраћаја Л. Радивојевића министру на располагању В. Јовановићу, 23. 1. 1930; ДАСТ, 14–159, Допис министра саобраћаја Л. Радивојевића бану Приморске бановине, 28. 1. 1930.

цуска је тражила да се њеним предузећима не сме одузети концесија за превоз југословенских исељеника ни у случају оснивања домаћег друштва са овом наменом. У тајности, у два писма која нису улазила у текст уговора, француским предузећима признат је исти третман као и домаћим.¹¹⁰ Организовати путничку линију без монопола на превоз домаћих исељеника значило би додатно смањивање путника, а тиме и могућности за рентабилним пословањем. У Банчевим друштвима је такође, након почетног оптимизма, преовладало мишљење да путничка линија неће бити рентабилна.¹¹¹

Одустајање државе и Банчевих друштава од путничке линије, притисак јавности, успешно успостављање редовне трговачке везе Банчевих друштава са Јужном Америком, стварање *Југословенској лојда* и обрт у питању узимања зајма у Лондону пресудно су утицали да држава одустане од преговора са групом око Агенције и своју пажњу усмери на споразум са *Лојдом*. Југословенска влада је 1929. године потписала са *Јагранском њловидбом*, *Дубровачком њловидбом* и *Боком* уговоре о одржавању многобројних субвенционисаних линија између домаћих лука, као и до појединих грчких, италијанских и албанских.¹¹² Министарство саобраћаја је одлучило да након тога осигура редовне линије и у Средоземљу, односно до Ј. Америке, а у циљу оспособљавања домаће морнарице да одговори потребама привредног, националног и политичког деловања земље. Наведене линије су већ одржавала предузећа *Оцеаниа* и *Лојд* и изгледало је логично да се њима доделе субвенције. Поред тога, Министарство је сматрало да *Лојд*, „јак, солидно и национално” предузеће које је прво увело и одржало редовну линију до Ј. Америке и које располаже прворазредним пловним парком, пружа најбоље гаранције за успех овог посла. У спровођењу поморске политике овај ресор је настојао да, уколико је било могуће, изврши концентрацију рада и капитала у „чисто националним рукама”. Домаћа поморска предузећа представљала су „скоро најчистију националну индустрију” и свака „и најпријатељскија

110 Cvetković, *Ekonomski*, 82–83.

111 АЈ, 148–126, Допис Савеза бродовласника КСХС министру саобраћаја, 29. 3. 1927.

112 ДАСТ, фонд 16, Дирекција поморског саобраћаја (16), кутија 422, Уговори о организацији редовитог поморског промета и превоза поште морем; Никола Конески, „И трансверзални и вертикални путеви? Саобраћајне везе Краљевине Југославије и Краљевине Албаније 1929–1935”, *Лесковачки зборник* 64/2024, 244–248.

помоћ са стране” била је непотребна према речима Радивојевића. У складу са тиме, министар у најављеним набавкама *Весне* у Француској није могао видети обнављање домаће морнарице.¹¹³

Југословенска влада је одлучила у јуну 1930. године да додели субвенцију *Лојду*.¹¹⁴ Коначно, 30. септембра исте године, потписан је уговор између државе, односно Министарства саобраћаја и *Југословенској лојда* о одржавању редовне месечне извозне паробродске линије од домаћих пристаништа до атлантске обале Јужне Америке – до Буенос Аиреса, „по потреби и до других аргентинских пристаништа”.¹¹⁵ Према *Поморском годишњаку*, линија је кретала из Сушака и дотицала луке Шибеник, Сплит, Дубровник 2, Оран, Монтевидео, Буенос Аирес и Росарио де Санта Фе,¹¹⁶ а према једној реклами *Лојда* и место Баија Бланка.¹¹⁷

Уговором је предвиђено да *Лојд* добије једнократну суму од 5.000.000 динара за одржавање 45-дневне редовне линије до Јужне Америке у периоду од 1. августа 1928. до 1. априла 1930. године (у том периоду друштво је извршило 13 путовања и превезло 1.705.915 тона робе), када је претворена у месечну. Тим даном ступају на снагу и остале одредбе уговора и предвиђено је да његова важност траје до 31. марта 1940. Држава се овим уговором обавезала да ће *Лојду* исплаћивати годишње 8.500.000 динара за време трајања уговорних обавеза. С друге стране, *Лојд* се обавезао да у свом пословању у „првом реду што боље и повољније удовољи националним прометним и трговачким интересима”, да обнови и повећа пловни парк,¹¹⁸ као и да, уколико се укаже потреба, уведе редовну путничко-теретну линију до Ј. Америке.¹¹⁹

113 ДАСТ, 14–159, Допис министра саобраћаја Л. Радивојевића бану Приморске бановине, 28. 1. 1930.

114 „Дугогодишњи уговори за трговачке поморске линије”, *Novo doba*, 11. 6. 1930; *Novo doba*, 30. 6. 1930.

115 ДАСТ, 16–240, Уговор између Министарства саобраћаја и *Лојда*.

116 *Pomorski godišnjak za 1932. godinu* (Split: Direkcija pomorskog saobraćaja), 109.

117 Subašić, *Adresar*, 192.

118 На основу уговора са државом, *Лојд* је набавио прекоокеанске бродове *Трейча*, *Трилав*, *Авала*, као и велики луксузни путнички пароброд *Краљица Марија*. – АЈ, 148–127, Извештај ПО о раду у поморској струци 1929–1931.

119 ДАСТ, 16–240, Уговор између Министарства саобраћаја и *Лојда*.

Субвенционисана линија до Јужне Америке покренута је у време економске кризе. Пословање *Лојда* посебно је отежавала криза на поморском тржишту Аргентине,¹²⁰ а економске неприлике утицале су и на политичке прилике у земљама Ј. Америке у којима су се „низале” револуције.¹²¹ У Аргентини се, непосредно пре потписивања уговора државе и *Лојда*, догодио пуч који је у литератури означен као „одлучујући тренутак у аргентинској историји”.¹²² Такође, југословенска држава је каснила са исплатом субвенције.¹²³ Међутим, и поред многобројних отежавајућих фактора *Југословенски лојд* је редовно одржавао теретну линију до Ј. Америке све до истека уговора.¹²⁴ Последње путовање је извршено у марту 1940. Ратне прилике су утицале да управа *Лојда* није ни покушала да обнови уговор. У извештају овог предузећа је забележено: „Уверени смо међутим да ће пионирски рад који смо на тој прузи вршили кроз пуних 10 година, остати нашој привреди сачуван и након рата.”¹²⁵

Резиме

Почетком 1920-их година југословенски бродовласници су изнели идеју успостављања редовне паробродске линије до далеких земаља Јужне Америке. Ове државе биле су важне Краљевини Југославији због различитих исељеничких, трговинских, индиректно и политичких питања. Домаћа предузећа су преносила робу између Југославије и земаља овог континента. Међутим, домаћа предузећа нису успела да организују превоз путника (исељеника), због чега су југословенске исељенике пре-

120 Крунослав Пеновић, „Криза у поморском пословању”, *Саобраћајни преглед* 3/1930, 58–60.

121 „Грађански рат због кафе”, *Политика*, 11. 10. 1930. Детаљније о приликама у Ј. Америци у међуратном периоду: Dubravka Stojanović, *Рађање глобалног света 1880–2015. Венеовропски свет и савременом добу* (Београд: Удружење за друштвену историју, 2015), 128–133.

122 Више о пучу и његовим последицама: Feliks Luna, *Kratka istorija Argentinaca. Dva veka Argentine – Istorija* (Novi Sad: Akademska knjiga, 2015), 134–162.

123 ДАСТ, 14–159, Извештај и закључни рачуни *Лојда* за 1931; *XXII редовни сасијанак Народне скупшћине Краљевине Југославије држан 7. 3. 1932*, 56–58; *XLII редовни сасијанак Народне скупшћине Краљевине Југославије одржан 17. 3. 1933*, 93–94.

124 АЈ, 148–135, Допис *Лојда* Дирекцији поморског саобраћаја, 27. 8. 1940.

125 ДАСТ, 14–159, Извештај и закључни рачуни *Лојда* за 1940.

возила страна предузећа. Британско друштво *Југословенска експрес агенција* је 1926. године поднело предлог Министарству саобраћаја Краљевине СХС да оснује једно домаће паробродско предузеће у циљу покретања редовне путничке и теретне линије до Јужне Америке. Југословенска надлежна министарства су у почетку подржала ову понуду. Међутим, део домаћих бродовласника, знајући да предложено друштво не би било домаће, али и због сопствених планова за покретање ове линије, енергично се противио овој понуди. Агенција, иза које је заправо стајало британско друштво *Кунард лајн*, упорно је повлачила потезе у циљу добијања овог пројекта. Склопила је и сарадњу са појединим домаћим предузећима. Међутим, ни наведено, као ни чињеница да је Краљевина СХС у том периоду покушавала да обезбеди зајам у В. Британији, нису утицали на повољан исход молбе Агенције. Стварање великог домаћег предузећа *Југословенски лојд*, покретање редовне теретне линије од стране домаћих предузећа до Јужне Америке, поред других фактора, пресудно су утицали на то да југословенска држава субвенцију за линију до Јужне Америке повери 1930. године *Југословенском лојду*. Ово предузеће је, на основу уговора са државом, одржавало ову линију све до истека уговора 1940. године. Наведена линија била је теретна. Путничка (исељеничка) редовна линија није покренута у међуратном периоду и југословенске исељенике су и даље превозила страна предузећа.

Списак референци – Reference list

Архиви – Archives

- Архив Југославије: Фонд 65, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије; Фонд 148, Министарство саобраћаја Краљевине Југославије; Фонд 334, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије; Фонд 765, Генерални конзулат у Буенос Ајресу; Фонд 784, Исељеничко изасланство за Јужну Америку у Буенос Ајресу
- Хрватски државни архив: фонд 163, Бановина Хрватска – Одјел за обрт, индустрију и трговину
- Државни архив у Сплиту: фонд 14, Испостава банске власти Бановине Хрватске у Сплиту 1919–1941; фонд 16, Дирекција поморског саобраћаја 1919–1941.
- Архив Босне и Херцеговине: фонд Министарство трговине и индустрије – Оделjenje за Босну и Херцеговину 1921–1928.
- Рукписно оdeljenje Матиче српске, Збирка рукописа

Објављени извори – Published sources

- Bosiljevac, Drago. *Po Južnoj Americi*. Split: Leonova tiskara, 1928.
- *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji. Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921–1938. Knjiga prva (1921–1930)*, prir. Živko Avramovski. Beograd: Arhiv Jugoslavije; Zagreb: Globus 1986.
- *Zapisnici sa sednica Ministarskog saveta Kraljevine Jugoslavije 1929–1931*, prir. Ljubodrag Dimić, Nikola Žutić, Blagoje Isailović. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2002. (Cyrillic)
- *Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godine 1925–1928*, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu
- *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godine 1929–1930*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu.
- *XXII redovni sastanak Narodne skupštine Kraljevine Jugoslavije održan 7. 3. 1932.*
- *XLII redovni sastanak Narodne skupštine Kraljevine Jugoslavije održan 17. 3. 1933.*

Штампа – Newspapers

- *Jadranska straža*, 1930.
- *Narodno blagostanje*, 1929. (Cyrillic)
- *Novo doba*, 1921, 1926, 1928, 1930.
- *Politika*, 1926, 1930. (Cyrillic)
- *Pomorski godišnjak*, 1932.
- *Pravda*, 1926. (Cyrillic)
- *Pravda. Glasilo Srba, Hrvata i Slovenaca u Južnoj Americi*, 1927.
- *Saobraćajni pregled*, 1930. (Cyrillic)
- *Vreme*, 1927. (Cyrillic)

Литература – Secondary works

- Antić, Ljubomir. *Naše iseljeništvo u Južnoj Americi i stvaranje Jugoslovenske države 1918*. Zagreb: Školska knjiga, 1987.
- Barbalić, Radojica F. „Brodarstvo Rijeke kroz vekove”. U: *Rijeka. Geografija–Etnologija–Ekonomija–Saobraćaj–Povijest–Kultura*. Zbornik, ur. Jakša Ravlić, 93–122. Zagreb: Matica Hrvatska, 1953.
- Becić, Ivan. *Ministarstvo finansija Kraljevine Jugoslavije 1918–1941*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2012.
- *Britanski kapital u Jugoslaviji 1918–1941: njegova ekonomska, politička i obavestajna uloga*. Beograd: Uprava za koordinaciju rada naučnih instituta: Institut za istorijska pitanja, 1951.

- Brunnbauer, Ulf. *Globaliziranje Jugoistočne Evrope. Iseljenici, Amerika i država od kraja 19. stoljeća*. Zagreb: Srednja Europa, 2019.
- Cvetković, Vladimir Lj. *Ekonomski odnosi Jugoslavije i Francuske 1918–1941*. Beograd: INIS, 2006.
- Dujmić, Daniel. *Pomorski Dubrovnik 1918.–1941*. Doktorska disertacija, Sveučilište u Zadru, 2022.
- Đikanović, Vesna. *Iseljavanje u Sjedinjenje Američke Države: jugoslovensko iskustvo: 1918–1941*. Beograd: INIS, 2012.
- Hofgräff Marić, Darija. *Iseljenici i povratnici. Pravni i institucijski aspekti u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije i Kraljevine SHS – Kraljevine Jugoslavije*. Zagreb: Školska knjiga, 2021.
- Isailović, Blagoje. „Poslanstvo Kraljevine Jugoslavije u Argentini – Buenos Ajres 1928–1945 (1928–1945). Istorijska beleška”. *Arhiv* 1/2000, 72–84. (Cyrillic)
- Jelaska Marijan, Zdravka. „Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društva čim je združivanjem nastalo”. *Anali Dubrovnik* 42/2004, 231–272.
- Jerković, Sonja. „Britanski kapital i zakonska stabilizacija dinara u Kraljevini Jugoslaviji – neuspeo pokušaj sklapanja sporazuma sa bankarskom kućom Rotšild iz Londona”. U: *Tokovi kapitala u Jugoslaviji 1918–1991. Studije slučaja*, ur. Vesna Aleksić i Jelena Rafailović, 11–50. Beograd: INIS, 2023. (Cyrillic) DOI: 10.31212/kapital.2023.23.jer.11-50
- Koneski, Nikola. „I transverzalni i vertikalni putevi? Saobraćajne veze Kraljevine Jugoslavije i Kraljevine Albanije 1929–1935”. *Leskovački zbornik* 64/2024, 235–252. (Cyrillic) DOI: 10.46793/LZ-LIV1.235K
- Krejić, Predrag. „Priznanje Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca od strane država Južne i Centralne Amerike”. *Arhiv* 1–2/2006, 81–91. (Cyrillic)
- Latinović, Goran. „Jugoslovensko-italijansko pomorsko rivalstvo na Jadranskom moru 1919–1929”. *Istorija* 20. veka 2/2017, 59–70.
- Luna, Feliks. *Kratka istorija Argentinaca. Dva veka Argentine – Istorija*. Novi Sad: Akademska knjiga, 2015.
- Miletić, Aleksandar R. *Journey under Surveillance. The Overseas Emigration Policy of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes in Global Context, 1918–1928*. Beograd: INIS, 2009.
- Mirošević, Franko. „Iseljavanje iz Dalmacije u razdoblju od 1921. do 1929”. *Radovi* 21/1988, 107–119.
- Srndović, Suzana. „Bibliografija jugoslovenske iseljeničke periodike u Severnoj i Južnoj Americi do 1945”, predgovor i uvod: Predrag Krejić. Beograd: Arhiv Srbije i Crne Gore, 2008. (Cyrillic)

- Stojanović, Dubravka. *Rađanje globalnog sveta 1880–2015. Venevropski svet u savremenom dobu*. Beograd: Udruženje za društvenu istoriju, 2015.
- Subašić, Josip. *Adresar sa biografskim podacima o našem narodu u Južnoj Americi*. Zagreb: Tisak Jugoslovenske štampe d. d., 1932.
- Šišević, Ivo. „Sporazum Trumbić Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja”. *Pomorski zbornik*, knj. 3, 1965, 917–948.
- Šišević, Ivo. „Kako su naši iseljenici putovali u Ameriku?”. *Pomorski zbornik Saveza društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije. Knjiga 14*, Rijeka, 1976, 435–449.
- Šišević, Ivo. „Pomorski novčani zavodi u svijetu i kod nas”. *Naše more. Znanstveni časopis za more i pomorstvo* 6/1980.
- Torres Dujisin, Isabel. *La vida de un croata: Pascual Baburizza Soletić*. Valparaiso: Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, 2003.

Извори са интернета – Internet sources

- Banac, Božo. Hrvatski biografski leksikon (1983–2024), mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2025. Datum pristupa 1. 9. 2024. <https://hbl.lzmk.hr/clanak/1218>

SUMMARY

Nikola Koneski

STEAMSHIP LINE BETWEEN THE KINGDOM OF YUGOSLAVIA AND
SOUTH AMERICA: “CUNARD LINE” OR “YUGOSLAV LLOYD”?

ABSTRACT: Drawing on archival materials, press accounts, and relevant literature, this paper investigates the establishment of the Kingdom of Yugoslavia’s first regular subsidized trans-oceanic steamship line to South America. In 1930, the Yugoslav state contracted the domestic company Yugoslav Lloyd to maintain this line for ten years. Delays in decision-making, disagreements within the government, competing offers, primarily by the British *Cunard Line*, public opinion, and other influencing factors reveal key aspects of the Kingdom’s transport, trade, financial, foreign policy and emigration strategies.

KEYWORDS: steamship line, Kingdom of Yugoslavia, South America, *Yugoslav Lloyd*, *Cunard Line*

In the early 1920s, Yugoslav shipowners proposed the idea of establishing a regular steamship line to the distant lands of South America. These countries were important to the Kingdom of Yugoslavia due to various emigration, trade, and indirectly political issues. Domestic companies transported goods between Yugoslavia and the countries of this continent. However, they were unable to organize passenger (emigrant) transport, which left Yugoslav emigrants reliant on foreign companies for transportation. In 1926, the British company Yugoslav Express Agency submitted a proposal to the Ministry of Transportation of the Kingdom of Serbs, Croats, and Slovenes to establish a domestic steamship company to launch a regular passenger and freight line to South America. Initially, Yugoslav authorities welcomed this offer. However, some domestic shipowners, aware that the proposed company would not be truly domestic and due to their own plans to launch such

a line, strongly opposed the proposal. The Agency, behind which actually stood the British company *Cunard Line*, persistently took steps to secure this project. It has also entered into cooperation with certain domestic companies. Nevertheless, the approval of the Agency's request was ultimately unsuccessful, despite its efforts towards the government and the fact that the Kingdom of SCS was attempting to secure a loan from the United Kingdom during this period. The creation of the large domestic company *Yugoslav Lloyd*, the launch of a regular freight line to South America by domestic companies, and other factors played a decisive role in the Yugoslav state's decision to grant the subsidy for the South American line to *Yugoslav Lloyd* in 1930. This company operated the route under a contract with the state until the contract expired in 1940. The route in question was a freight service. A regular passenger (emigrant) service was never established, and Yugoslav emigrants continued to be transported by foreign companies.