

Nikola KONESKI

Institut za noviju istoriju Srbije, Beograd

nikolakoneski31@gmail.com

ORCID: 0009-0009-6112-0245

Balkanska linija – parobrodska pruga od Jadranskog do Crnog mora 1938–1940. „Čedo” Balkanskog sporazuma ili jugoslovenske vlade?¹

*Ploviti se mora, živeti nije neophodno
(lat. Navigare necesse est, vivere non est necesse)*

Apstrakt: U radu se na osnovu arhivske građe, štampe, objavljenih izvora i relevantne literature analizira proces uspostavljanja Balkanske linije – parobrodske putničko-teretne mesečne pruge od jadranskih do crnomorskih luka. Sagledavanje višegodišnjih pregovora u Stalnom pomorskom komitetu (COMEB) i Privrednom savetu Balkanskog sporazuma ukazuje na pojedine elemente spoljne politike Kraljevine Jugoslavije, ali pruža i prilog razumevanju Balkanskog sporazuma. S druge strane, upornost jugoslovenske delegacije u organima ovog saveza da Balkansku liniju pokrene domaće preduzeće *Zetska plovidba* i protivljenje četiri velika domaća parobrodska društva da se liniji prizna „balkanski” karakter ukazuju na pojedine elemente jugoslovenske saobraćajne politike, kao i na pojedine probleme sa kojima se ova država suočavala unutar svojih granica u drugoj polovini 1930-ih godina.

Ključne reči: Balkanska linija, parobrodska linija, *Zetska plovidba*, Kraljevina Jugoslavija, COMEB, Privredni savet, Balkanski sporazum

Spoljna politika Kraljevine Jugoslavije bila je predmet proučavanja mnogih istraživača sa (post)jugoslovenskog prostora. Oni su istoriografiji priložili brojne radove posvećene funkcionisanju jugoslovenskog Ministar-

¹ Članak je nastao kao rezultat rada u Institutu za noviju istoriju Srbije koji finansira Ministarstvo nauke, tehnološkog razvoja i inovacija RS, a na osnovu Ugovora o realizaciji i finansiranju naučnoistraživačkog rada NIO u 2025. godini br. 451-03-136/2025-03/200016. Zahvaljujem Ivani Božović, Milici Borojević, Jeleni Kovačević i drugim kolegicama i kolegama u Arhivu Jugoslavije, zatim Državom arhivu u Splitu, Hrvatskom pomorskom muzeju u Splitu i Bošnjačkom institutu u Sarajevu na podršci i pomoći prilikom istraživanja za ovaj rad.

stva inostranih poslova, diplomatskoj službi, bilateralnim odnosima Jugoslavije sa susednim zemljama i sa velikim silama. Napisane su i dve studije o najvažnijim regionalnim savezima u periodu između dva svetska rata čija je članica bila Jugoslavija – Milan Vanku je objavio knjigu o Maloj,² a Živko Avramovski o Balkanskoj antanti.³ Monografija Avramovskog iz 1986. godine, koja je i danas nezaobilazna za proučavanje istorije Balkanskog sporazuma, kao i radovi koji su nastali van (post)jugoslovenskog prostora,⁴ sagledava ovaj savez isključivo iz ugla političke istorije.

Politički događaji i procesi svakako su presudno uticali na razvoj ideje „balkanskog jedinstva” krajem 1920-ih godina, pokretanje balkanskih konferencija (1930–1933) i konačno – na stvaranje Balkanskog sporazuma (1934). „Balkanska ideja” iznedrila je parolu „Balkan balkanskim narodima” iza koje je stajala težnja balkanskih država za emancipacijom od velikih ne-balkanskih sila, pre svega od Italije. Politički razlozi su presudno uticali na stvaranje ovog saveza, ali i na to što njemu nisu prišle Bugarska i Albanija. Devetog februara 1934. godine u Atini tekst Balkanskog sporazuma potpisale su Jugoslavija, Rumunija, Turska i Grčka. Savez četiri države postojao je sve do rumunskog otkazivanja članstva oktobra 1940. godine. Tokom sedam godina trajanja nije postignuto mnogo, ili nije postignuto dovoljno rezultata na polju političkog i vojnog povezivanja članica ovog saveza. Navedeno je posebno došlo do izražaja sa širenjem Drugog svetskog rata na prostor Balkanskog poluostrva. Činjenica da balkanske saveznice nisu stale u međusobnu zaštitu navela je Avramovskog na zaključak da Balkanski sporazum nije postigao ciljeve zbog kojih je osnovan.⁵

Približavanje balkanskih država tokom 1930-ih godina pokazalo je da one, pored mnogih spornih političkih pitanja, imaju i brojne zajedničke interese, pre svega u oblasti privrede.⁶ Jedan od preduslova unapređenja njihove privredne saradnje bilo je unapređenje saobraćajnih veza. Postojala je

² Milan Vanku, *Mala Antanta: 1920–1938* (Titovo Užice: „Dimitrije Tucović”, 1969).

³ Živko Avramovski, *Balkanska antanta (1934–1940)* (Beograd: ISI, 1986).

⁴ Robert Joseph Kerner and Harry Nicholas Howard, *The Balkan Conferences and the Balkan Entente 1930–1935. A study in the Recent History of the Balkan and Near Eastern Peoples* (Berkeley: University of California Press, 1936); Eliza Campus, *The Little Entente and the Balkan Alliance* (Bucuresti: Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1978); Cristian Popisteanu, *Romania si Antanta Balcanica* (Bucuresti: Editura politica, 1968); Alexandru Osca, „Romania and the Balkan Pact (1934–1940)”, *Codrul Cosminului* 14 (2008); Esra S. Degerli, „Balkan Pact and Turkey”, *The Journal of International Social Research*, 2/6 (2009); Dilek Barlas and Anđelko Vlašić, „The Balkan Entente in Turkish-Yugoslav Relations (1934–41): the Yugoslav Perspective”, *Middle Eastern Studies* 52, no. 6 (2016); Aleksandar Andonov, „Yugoslav-Turkish Relations (1935–1938)”, *Military National Security Service*, 1 (2023).

⁵ Avramovski, *Balkanska antanta*, 365.

⁶ Privredna istorija Balkanskog sporazuma znatno je manje istražena u odnosu na političku. Ipak, postoje određeni doprinosi kao što je na primer: Владан Виријевић, *Југословенско-југословенско-југословенско економски односи 1918–1941* (Косовска Митровица: Филозофски факултет у Приштини са привременим седиштем у Косовској Митровици, 2018).

važna međunarodna železnička linija koja je dijagonalno prolazila preko jugoslovenske teritorije i išla dalje prema Bugarskoj i Turskoj, kao i železnička pruga koja je pratila moravsko-varždarsku dolinu i povezivala Jugoslaviju i Grčku. Dunav je imao važnu ulogu u saobraćaju između Jugoslavije i Rumunije.⁷ Drumski i vazdušni saobraćaj ubrzano su se razvijali. Međutim, morski put je spajao sve zemlje Balkanskog sporazuma i uopšte Balkanskog poluostrva, a pored toga bio je jeftiniji od drugih saobraćajnih sredstava. Članice ovog saveza uočile su prostor za unapređenje saradnje u oblasti pomorskog saobraćaja. Nastojale su da uspostave bolje međusobne pomorske veze i da uklone ili ublaže italijansku prevlast u balkanskim morima. U tom kontekstu se može posmatrati potreba za jednom pomorskom linijom koja bi povezala sve članice Balkanskog sporazuma. Ovaj rad predstavlja pokušaj sagledavanja istorije Balkanskog sporazuma iz ugla (pomorskog) saobraćaja, odnosno iz ugla jednog od najznačajnijih rezultata saradnje Jugoslavije, Rumunije, Turske i Grčke u ovoj oblasti – Balkanske linije.

Budući da je Balkansku liniju uspostavilo jedno jugoslovensko preduzeće, za njeno proučavanje je posebno važna arhivska građa jugoslovenske provenijencije. Jedan deo građe Ministarstva inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije koji se odnosio na ovaj savez uništen je tokom Aprilskog rata (1941). Međutim, sačuvan je, u Arhivu Jugoslavije, deo o radu Privrednog saveta Balkanskog sporazuma. Na toj građi, koju Avramovski nije koristio, utemeljen je ovaj rad. Za razumevanje odnosa između jugoslovenskih parobrodskih preduzeća posebno je značajna građa nekadašnje Direkcije pomorskog saobraćaja koja se danas nalazi u Državnom arhivu u Splitu.

Balkanska linija: od ideje do realizacije

Parobrodsku liniju od Jadranskog mora do ušća Dunava uspostavila je još austrougarska trgovačka mornarica u 19. veku.⁸ Posle Prvog svetskog rata i nestanka Dvojne monarhije ova ruta nije bila zaboravljena. Učesnici Prve balkanske konferencije (1930), doneli su, između ostalog, više rezolucija o saobraćaju „smatrajući da će razvitak saobraćaja vršiti veliki uticaj na zbližavanje naroda Balkana, kao i na podizanje njihova privrednog položaja”. Jedna od usvojenih rezolucija predviđala je pokretanje pomorske linije od Jadranskog do Crnog mora.⁹ I na narednim balkanskim konferencijama je isticana potreba za boljom saradnjom u oblasti pomorskog saobraćaja. Međutim, do konkretnijih rezultata nije došlo. Poslednja balkanska konferenci-

⁷ Više o značaju Dunava za Kraljevinu Jugoslaviju: Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав. Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944* (Београд: ИСИ, 2014).

⁸ Slavko Sirišćević, „Balkanski sporazum i balkansko parobrodarstvo”, *Vidici* 10 (1938): 277–279.

⁹ *Прва балканска конференција. Рад југословенске националне групе* (Београд: Југословенска национална група за балканску конференцију, 1931), 107–108.

ja održana je novembra 1933.¹⁰ „Plemenite ideje koje su ležale u osnovi pan-balkanskog pokreta [...] nisu mogle biti realizovane”, istakao je Avramovski.¹¹ Ipak, višegodišnje pregovaranje nije bilo beznačajno. Ono je poslužilo državama koje su potpisale tekst Balkanskog sporazuma kao osnova za nastavak razgovora o saradnji. Nije zamrla ni ideja pokretanja pomorske pruge koja bi umrežila balkanske zemlje.

Međutim, nisu sve članice Balkanskog sporazuma podjednako bile zainteresovane za ovu ideju. Održavanje redovnih linija bilo je često praćeno finansijskim gubicima i zavisno od državne subvencije, zbog čega su mnoge trgovačke mornarice odbijale da ih pokreću. Rad grčke mornarice, koja se nalazila u privatnim rukama i koja je po tonaži bila najveća na Balkanu,¹² bazirao se na principima slobodne plovidbe. Turska mornarica, većim delom u državnom vlasništvu, takođe nije težila uspostavljanju redovnih linija sa inostranstvom. Pored toga, pomorstvo je bilo jedna od najslabijih strana u ekonomskoj strukturi Turske.¹³ S druge strane, rumunska i jugoslovenska mornarica su „ispoljavale tendencije” stvaranja redovnih linija sa inostranstvom u cilju podsticanja razvoja trgovine i turizma ili zbog određenih političkih razloga. U prvoj polovini 1930-ih godina linije koje su prolazile pored istočnih obala Balkana održavala je rumunska mornarica (većim delom u državnim rukama), a zapadnih – jugoslovenska mornarica (u potpunosti u privatnom vlasništvu). Međutim, rumunska mornarica u tom periodu nije bila zainteresovana za plovidbu u Jadranskom moru, gde su italijanski i jugoslovenski brodovi održavali brojne trgovačke i turističke linije, dok je jugoslovenska mornarica (preduzeća: *Oceania*, *Dubrovačka plovidba*, *Jugoslovenski lojd*, *Jadranska plovidba*) imala aspiracija i prema istočnom Sredozemlju.¹⁴

Od svih članica Balkanskog sporazuma, Jugoslavija je bila najzainteresovanija za ovu liniju. Pored drugih koristi (razvoj trgovine i turizma, smanjivanje uticaja italijanske mornarice, povećanje ugleda jugoslovenske mor-

¹⁰ Više o balkanskim konferencijama: Avramovski, *Balkanska antanta*, 36–105; Срђан Мићић, „Балкански и подунавски концепт југословенске спољне политике (1925–1938)” (Докторска дисертација, Филозофски факултет Универзитета у Београду, 2017), 783–833.

¹¹ Avramovski, *Balkanska antanta*, 181.

¹² Početkom 1930-ih bruto tonaža grčke trgovačke mornarice iznosila je 1.526.059; jugoslovenske 409.045; turske 178.053; rumunske 74.104; bugarske 7258; albanske 1000. – *Трећа балканска конференција. Рад југословенске националне групе* (Београд: Југословенска национална група за балканску конференцију, 1934), 93.

¹³ Arhiv Jugoslavije (AJ), Ministarstvo inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije (334), kutija 558, br. jedinice opisa 1751, Poverljiv dopis Poslanstva Kraljevine Jugoslavije (KJ) u Turskoj upućen Konzularno-privrednom odeljenju Ministarstva inostranih poslova KJ (KPO MIP KJ), 3. 1. 1938; AJ, 334–564–1759, Dopis Generalnog konzulata KJ u Carigradu upućen KPO MIP KJ, 12. 1. 1936.

¹⁴ AJ, 334–564–1759, Dopis Poslanstva KJ u Bukureštu upućen KPO MIP KJ, 6. 7. 1933; AJ, 334–530–1701, Dopis Slavka Sirišćevića MIP-u KJ, 12. 8. 1937; „‘Комеб’ и сарадња балканских морнарица”, *Време*, 2. 10. 1937.

narice i države itd.), pomorska linija od Jadranskog mora do ušća Dunava i važnih crnomorskih luka, koje su rečnim saobraćajem (Dunavom) bile povezane i sa jugoslovenskim prostorom, nudila je Jugoslaviji mogućnost prevazilaženja problema nedovoljne povezanosti njenog primorja, primorskih luka sa žitorodnim podunavskim krajevima. Za izgradnju „jadranskih” železnica, kao i za kopanje kanala Sava – Kupa – Jadransko more, bilo je potrebno mnogo novca i vremena. Drumske i vazdušne veze još uvek nisu bile dovoljno razvijene. Pomorski put oko Balkanskog poluostrva izgledao je kao najrealnija, najbrže ostvariva i najjeftinija opcija.¹⁵ Važno je napomenuti da je geografski položaj (jadranska i podunavska zemlja, važne luke za njen uvoz i izvoz nalazile su se na tri strane poluostrva: jadranske luke, Solun, crnomorske luke) pružao Jugoslaviji najbolju poziciju za spajanje istočnih i zapadnih krajeva poluostrva.

Nakon „istorijskog puta” kralja Aleksandra Karađorđevića oko Balkanskog poluostrva na razaraču *Dubrovnik* (jesen 1933),¹⁶ u jugoslovenskom državnom vrhu se pojavila namera pokretanja pomorske linije na istoj ruti. Iz pojedinih izvora se može zaključiti da je inicijativa potekla od dvora ili čak i od samog kralja.¹⁷ U maju sledeće 1934. godine Slavko Sirišćević, direktor Društva za saobraćaj putnika i turista *Putnik*, započeo je sa prikupljanjem statističkih podataka u cilju ispitivanja praktičnih mogućnosti uspostavljanja, kako je istakao, jedne jugoslovenske linije od Jadranskog do Crnog mora. Predviđeno je i da Sirišćević, očigledno čovek u koga je vlada imala poverenja, u saradnji sa Zavodom za unapređenje spoljne trgovine, poseti sve važne balkanske luke i prikupi potrebne informacije.¹⁸ Iste godine jugoslovensko Ministarstvo inostranih poslova (MIP), iz razloga o kojima ćemo kasnije pisati, projekat ove linije ponudilo je domaćem preduzeću *Zetska plovidba*. Ono je ispitalo sve mogućnosti osnivanja ove linije, procenilo da će joj doneti koristi i konačno prihvatilo ponudu.¹⁹

Avramovski je istakao da je atentat na kralja Aleksandra Karađorđevića oktobra 1934. godine uticao na ubrzanje procesa povezivanja članica Balkanskog sporazuma. Sastanak ministara spoljnih poslova članica ovog saveza, održan ubrzo nakon Marseljskog atentata, od 20. oktobra do 3. novembra u Ankari, zaista je bio vrlo uspešan i značajan za dalje uobličavanje Balkanskog sporazuma. Usvojen je Statut o organizaciji kojim je ustanovljen

¹⁵ AJ, 334–530–1701, *Zetska plovidba a. d.*, „Parobrodsko pruga Dunav–Jadran”.

¹⁶ Detaljnije o ovom putu kralja Aleksandra: Мићин, „Балкански и подунавски концепт”, 821–827.

¹⁷ AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano Zuber – Spahu. Izveštaj), *Zetska plovidba*; AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937.

¹⁸ AJ, Generalni konzulat KJ u Carigradu (411), 15–29, Dopis S. Sirišćevića Konzulatu KJ u Carigradu, 12. 5. 1934; AJ, 334–7–18, Dopis Zavoda za unapređenje spoljne trgovine Generalnom konzulatu KJ u Carigradu, 27. 8. 1934.

¹⁹ AJ, 334–530–1701, *Zetska plovidba a. d.*, „Parobrodsko pruga Dunav–Jadran”.

„upravni organ zajedničke političke grupe” četiri države – Stalni savet. Obrazovani su i pomoćni organi Stalnog saveta – Sekretarijat i Privredni savet. Peti član Statuta o organizaciji na sledeći način je određivao delokrug rada Privrednog saveta: „Ustanovljava se jedan ekonomski konsultativni savet država Balkanskog sporazuma za postupnu koordinaciju ekonomskih odnosa četiri država. Savet će biti sastavljen od specijalista i stručnjaka u ekonomskim i finansijskim pitanjima²⁰ i funkcionisaće kao pomoćni savetodavni organ Stalnog saveta”.²¹ Pored ovih važnih odluka, na sastanku u Ankari je prihvaćen i predlog Božidara Purića, zastupnika jugoslovenskog MIP-a, o osnivanju parobrodske linije od Jadranskog mora do ušća Dunava u cilju jačanja pomorske saradnje članica ovog saveza. Predviđeno je da se osnuje društvo sa zajedničkim kapitalom koje bi održavalo liniju ili da se ona uspostavi nacionalnim linijama.²² Međutim, iako je podržala odluku sa ovakvom formulacijom, Jugoslavija nije planirala da ovu liniju podeli sa drugim zemljama Balkanskog sporazuma.

Sednica Stalnog saveta u Bukureštu (10–13. maj 1935) nije bila uspešna kao sastanak u Ankari. Ispoljile su se razlike u stavovima i interesima članica saveza.²³ Ove razlike su bile vidljive i na sastanku pomorskih i rečnih eksperata Privrednog saveta u Atini (22–27. maj 1935). Predstavnici *Zetske plovidbe*, koji su pozvani da učestvuju u jugoslovenskoj delegaciji na sastanku, izrazili su nameru da pokrenu jednu pomorsku liniju u cilju povezivanja istočnih i zapadnih obala Balkana, kao i linija rečnih plovidbi zemalja Male antante sa morskim linijama država Balkanskog sporazuma. Međutim, zbog velikog protivljenja rumunske delegacije, koje je verovatno bilo motivisano planovima rumunske mornarice da pokrene sličnu liniju ili negodovanjem zbog potencijalne nove konkurentске linije na istočnim obalama Balkana, ovaj predlog nije prihvaćen.²⁴ Važno je napomenuti da se očekivalo da linija koja bi povezala sve članice saveza i koja bi nosila naziv „Balkanska linija” dobije određene privilegije u vodama članica Balkanskog sporazuma. Međutim, ove privilegije nisu bile precizirane.

Italijanski napad na Etiopiju uznemirio je članice Balkanskog sporazuma, a slaba međunarodna reakcija poslala je poruku da male države ne mogu više očekivati zaštitu od Društva naroda, odnosno pojedinih velikih sila i da bi trebalo više pažnje posvetiti regionalnim savezima. Pod takvim utiskom je zasedao Stalni savet u Beogradu (4–6. maj 1936) koji je, verovatno

²⁰ Sve članice su imale svoje delegate za trgovinska, poljoprivredna, industrijska, finansijska, saobraćajna pitanja.

²¹ Avramovski, *Balkanska antanta*, 175–179; „Јуче је завршен рад Сталног савета Балканског споразума”, *Политика*, 3. 11. 1934; AJ, 334–533–1705, Dopis MIP-a KJ Glavnom generalštabu KJ, 28. 1. 1935.

²² AJ, 334–531–1702, Dopis MIP-a KJ ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 21. 4. 1939.

²³ Avramovski, *Balkanska antanta*, 201–209.

²⁴ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937; AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 25. 5. 1938.

zbog navedenih razloga, bio uspješniji od bukureškog.²⁵ Usledio je sastanak pomorskih eksperata država Balkanskog sporazuma u Istanbulu (27. maj – 3. jun 1936) na kojem je, između ostalog, prihvaćen godinu dana ranije podnet predlog jugoslovenske delegacije.²⁶ Sirišćević je podvukao da su delegati „primili k znanju da smo tu osnovnu balkansku prugu za nas rezervisali”.²⁷ Odluku eksperata potvrdio je potom Privredni savet na zasedanju na Bledu (10–14. jul 1936).²⁸ Na bledskom zasedanju je takođe predloženo osnivanje Stalnog pomorskog komiteta Privrednog saveta Balkanskog sporazuma (COMEB).²⁹ Ovo telo, koje je kasnije i osnovano, zamenilo je dotadašnje sastanke pomorskih eksperata.³⁰ Jedan od najvažnijih zadataka COMEB-a bilo je pitanje otvaranja pomorske linije oko Balkana.³¹

Na zasedanju COMEB-a u Atini (19–23. mart 1937) doneta je odluka da se pokrene linija oko Balkanskog poluostrva.³² Ubrzo je održan i sastanak Privrednog saveta. Jugoslovenska delegacija je na ovom sastanku uverljivo izjavila da će Jugoslavija uskoro otvoriti pomorsku liniju koja će povezati ne samo države Balkanskog sporazuma, već i svih šest balkanskih država.³³ Postoji mogućnost da je na ovakvu formulaciju navedene izjave uticalo potpisivanje Ugovora o večnom prijateljstvu između Jugoslavije i Bugarske (januar 1937).³⁴ Međutim, u tom periodu još uvek nije bilo sigurno da će ovu liniju pokrenuti jugoslovenska mornarica.

Rumunija je poručila u Italiji nove brodove sa ciljem da „preotme” Balkansku liniju, ali je *Zetska plovidba*, da bi ovu liniju odmah „tako reći otela za svoje pomorce”, kupila brod *Lovćen*, istakao je Lale Zuber, vodeća ličnost preduzeća sa Cetinja, u dopisu upućenom predsedniku jugoslovenske vlade Milanu Stojadinoviću.³⁵ Nakon kupovine broda, u skladu sa odlukom COMEB-a u Atini, Upravni odbor *Zetske plovidbe* je na sednici od 9. jula 1937. godine odlučio da ovo preduzeće otvori liniju oko Balkana 1. novembra te godine.³⁶ O ovoj

²⁵ Avramovski, *Balkanska antanta*, 235–243.

²⁶ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937.

²⁷ AJ, 334–530–1701, Dopis Slavka Sirišćevića načelniku upućen KPO MIP-a KJ, 6. 11. 1936.

²⁸ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937.

²⁹ Na francuskom jeziku: Comité Maritime Permanent du Conseil Economique de l'Entente Balkanique.

³⁰ Prvi sastanak COMEB-a održan je od 22. do 26. oktobra 1936. godine u Pireju i Atini.

³¹ AJ, 334–531–1702, Dopis MIP-a KJ ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 21. 4. 1939.

³² AJ, 334–530–1701, Zastupnik načelnika KPO MIP-a KJ, Referat *Ostvarenje Balkanske pomorske linije*, 14. 8. 1937.

³³ AJ, 334–533–1705, Prevod članka u domaćem časopisu *Ekonomist* od 30. 4. 1937. godine o radu Stalnog saveta Balkanskog sporazuma.

³⁴ Više o jugoslovensko-bugarskim odnosima: Милош Жикић, *Југославија и Бугарска 1929–1941* (Београд: ИСИ, 2024).

³⁵ AJ, Zbirka Milana Stojadinovića (37), 40–276, Dopis Lala N. Zuberu Milanu Stojadinoviću, 3. 11. 1937.

³⁶ AJ, 334–530–1701, Zastupnik načelnika KPO MIP-a KJ, Referat *Ostvarenje Balkanske pomorske linije*, 14. 8. 1937.

odluci je obaveštena i javnost.³⁷ Na zasjedanju COMEB-a u Bukureštu septembra iste godine, jugoslovenska delegacija je saopštila da će *Zetska plovidba* uskoro pokrenuti ovu liniju i predložila da joj Balkanski sporazum prizna karakter Balkanske linije. Međutim, na ovom sastanku nisu bili prisutni turski delegati, koji su do tada često podržavali jugoslovenske predloge, već je Tursku zastupao otpravnik poslova u Bukureštu. Navedeno je otežalo „korisno svršavanje” važnih pitanja koja su interesovala Jugoslaviju među kojima je bilo i pitanje Balkanske linije. Rumunska delegacija se, uprkos odlukama na prethodnom zasjedanju COMEB-a u Atini, „kategorički usprotivila” jugoslovenskom predlogu. Načelnik Pomorskog odeljenja jugoslovenskog Ministarstva saobraćaja stekao je utisak da je rumunska delegacija „bila nepristupačna svakom kompromisnom predlogu” zbog želja i namera da rumunska mornarica otvori sličnu liniju.³⁸ Načelnik je dodao da je cilj rumunske delegacije bio da se ovo pitanje odlaže sve dok se ne izgrade brodovi koje je naručila rumunska mornarica. Argument jugoslovenske delegacije da pruga *Zetske plovidbe* ne bi isključila mogućnost uspostavljanja drugih ovakvih linija nije promenio stav Rumuna.³⁹ Bilo je jasno da neće biti lako uspostaviti slične linije nakon otvaranja Balkanske linije. Zbog dijametralnih stavova dveju delegacija na bukureškom sastanku odlučeno je, kao kompromisno rešenje, da se pošalju pisma parobrodskim društvima svih zemalja članica Balkanskog sporazuma u kojima bi se tražilo njihovo mišljenje o ovoj liniji.⁴⁰ Na taj način je ponovo odloženo rešavanje pitanja Balkanske linije koje, prema mišljenju Pomorskog odeljenja, „u stvari sačinjava jednu od najsušastvenijih tačaka pomorsko-ekonomske saradnje” država Balkanskog sporazuma.⁴¹

U periodu od septembra 1937. do aprila 1938. godine jugoslovenska delegacija je uspela da „savlada rumunski otpor”. Na sastanku Privrednog saveta u Istanbulu (april 1938) prihvaćen je predlog da *Zetska plovidba* uspostavi pomorsku liniju oko Balkana, a na zasjedanju COMEB-a koje je takođe održano u Istanbulu aprila 1938. godine, priznat joj je, pod određenim uslovima o kojima će biti više reći u nastavku, karakter Balkanske lini-

³⁷ A. Б, „Дирекција ‘Зетске пловидбе’ отвара балканску пругу која ће спајати пристаништа у Јадранском, Егејском и Црном мору”, *Правага*, 14. 7. 1937.

³⁸ U pojedinim jugoslovenskim krugovima je postojalo mišljenje da su na ove namere rumunske mornarice uticale reči rumunskog kralja Karola II o važnosti Balkanske linije koje je, navodno, izjavio prilikom posete Splitu u leto 1937. – AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano *Zuber za „Politiku”*), *Zetska plovidba*; „Rumunjski kralj Karolj II. u Splitu”, *Novo doba*, 9. 8. 1937.

³⁹ AJ, 334–530–1701, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja upućen KPO MIP-a KJ, 23. 9. 1937; AJ, 334–530–1701, Dopis eksperta za pomorstvo MIP-a KJ Slavka Sirišćevića upućen KPO MIP-u KJ, 11. 2. 1938.

⁴⁰ AJ, 334–530–1701, Dopis eksperta za pomorstvo MIP-a KJ Slavka Sirišćevića upućen KPO MIP-u KJ, 11. 2. 1938.

⁴¹ AJ, 334–530–1701, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja upućen KPO MIP-a KJ, 23. 9. 1937.

je.⁴² Teško je utvrditi da li su na popuštanje rumunske delegacije presudno uticale promene u samoj Rumuniji (kralj Karol II je februara 1938. godine poništio ustav i uspostavio ličnu diktaturu)⁴³ ili međunarodne prilike. Rumunija je, zajedno sa Grčkom i Turskom, nastojala da određenim ustupcima Jugoslaviju, koja se sve više približavala Bugarskoj, Italiji i Nemačkoj, čvršće veže za Balkanski sporazum, odnosno da se manifestuje solidarnost članica ovog saveza. Rumunija je tako povelila i inicijativu da se njihova diplomatska predstavništva podignu na rang ambasada. Važno je napomenuti i da je Jugoslavija za Rumuniju, usled pogoršanja položaja Čehoslovačke, postajala sve važnija saveznica i u okvirima Male antante.⁴⁴

COMEB je na zasjedanju u Istanbulu (april 1938) priznao zvanični karakter Balkanskoj liniji *Zetske plovidbe*, ali pod uslovom da se parobrodsko preduzeće zemalja Balkanskog sporazuma do 15. maja saglase sa uslovima održavanja ove linije. Preduzeća su pozvana da pošalju mišljenje da li red vožnje, putničke i teretne tarife tangiraju već postojeće linije, zatim da li je linija reprezentativna pruga Balkanskog sporazuma. Rumunska mornarica je, uz grčku i tursku, pozdravila otvaranje Balkanske linije *Zetske plovidbe*, odnosno one su potvrdno odgovorile na dopis COMEB-a, a jugoslovenska preduzeća se nisu izjasnila do kraja roka.⁴⁵ Jugoslovensko Ministarstvo saobraćaja je kasnije naglasilo da je time odluka doneta u Istanbulu dobila svoju punu važnost.⁴⁶ I ne sačekavši krajnji ishod ove ankete, a svakako želeći da utiče u svoju korist, *Zetska plovidba* je već 1. maja te 1938. godine pokrenula Balkansku liniju.

Iako je izgledalo kao da je ovo pitanje konačno rešeno, četiri jugoslovenska preduzeća su na zasjedanju COMEB-a u Splitu (oktobar 1938) ponovo ovaj predmet stavila na sto. Predstavnici *Jugoslovenskog lojda*, kojima je predsednik COMEB-a kontraadmiral Nikolau Pais dozvolio učestvovanje u diskusiji suprotno pravilima, izneli su svoj stav o ovoj liniji u svoje, kao i u ime *Jadranske plovidbe*, *Dubrovačke plovidbe* i *Oceanije*. Zapravo, nisu izneli konkretan stav da li bi trebalo ovoj liniji priznati balkanski karakter, već su zatražili dodatni rok od dva meseca da iznesu svoje mišljenje. COMEB je ovaj predlog prihvatio. Sirišćević, koji je učestvovao u jugoslovenskoj delegaciji na ovom zasjedanju, u svom izveštaju je naveo da su „strane delegacije bile iznenađene ovakvim stavom naših brodovlasnika” i da je to „unelo izvesnu zabunu u sam rad” COMEB-a.⁴⁷ Želeći da se ovo pitanje konačno reši, ovaj

⁴² AJ, 334–531–1702, Dopis MIP KJ upućen ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 21. 4. 1939.

⁴³ Овидију Печикан, *Историја Румунџа* (Бања Лука: Бесједа; Београд: Клио, 2015), 528; Стеван К. Павловић, *Историја Балкана 1804–1945* (Београд: Клио, 2018), 398–407.

⁴⁴ Avramovski, *Balkanska antanta*, 271–273.

⁴⁵ AJ, 334–530–1701, Izveštaj Slavka Sirišćevića o sastanku COMEB-a u Splitu upućen MIP-u KJ, 25. 10. 1938.

⁴⁶ AJ, 334–531–1702, Dopis Pomorskog odeljenja Ministarstva saobraćaja KJ upućen KPO MIP-a KJ, 6. 2. 1939.

⁴⁷ AJ, 334–530–1701, Izveštaj Slavka Sirišćevića o sastanku COMEB-a u Splitu upućen MIP-u KJ, 25. 10. 1938.

organ Balkanskog sporazuma je odlučio da se u slučaju pozitivnog odgovora jugoslovenskih preduzeća ili u slučaju izostanka odgovora do 15. decembra linija *Zetske plovidbe* prizna kao Balkanska linija. U slučaju negativnog odgovora ovaj predmet bi se poverio Privrednom savetu na rešavanje.⁴⁸

Do jedinstvenog stava koji bi predstavljao zajednički interes jugoslovenske trgovačko-pomorske zastave nije došlo. Umesto dogovora, „sukob među brodovlasnicima bio je zaoštren do potpunog razilaženja”.⁴⁹ Savez brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije nije mogao promeniti navedeno.⁵⁰ Predstavnici *Zetske plovidbe* podržavali su, naravno, svoju liniju. Međutim, spomenuta četiri preduzeća su početkom decembra 1938. godine poslala COMEB-u svoje mišljenje u kojem su se protivila priznaju balkanskog karaktera ovoj liniji. Kao što je bilo predviđeno u tom slučaju – predmet je predat Privrednom savetu.⁵¹ Jugoslovensko Ministarstvo saobraćaja je preporučilo jugoslovenskoj delegaciji na sastanku Privrednog saveta da se rukovodi prema sledećim stavovima: pitanje Balkanske linije bilo je rešeno već na sastanku u Istanbulu; „priznanje ove linije kao interbalkanske jeste akvizicija za našu trgovačku mornaricu koja ne sme više biti dovedena u pitanje, a spor koji pokreću naša preduzeća jeste naša interna stvar koju će rešavati samo naši nadležni faktori u okviru nacionalne pomorske politike”.⁵² Stav zvanične jugoslovenske delegacije svakako je uticao na odluku Privrednog saveta koji je na svom zasedanju u Bukureštu (maj 1939) liniji *Zetske plovidbe* konačno priznao karakter Balkanske linije.⁵³ Međutim, zašto su se četiri velika jugoslovenska preduzeća protivila Balkanskoj liniji *Zetske plovidbe*?

Protivljenje izlasku *Zetske plovidbe* na „debelo i darežljivije more”

Grupa bokokotorskih kapetana osnovala je u Kotoru 1920. godine brodersko akcionarsko društvo *Boka*.⁵⁴ Ono se postepeno razvijalo u narednim go-

⁴⁸ AJ, 334–527–1693, Compte rendu du secretaire general mr. P. Cokins, Sur l’ activite du Secretariat du COMEB durant l’ annee 1938–1939.

⁴⁹ Još na sednicama jugoslovenske Nacionalne grupe u Balkanskom sporazumu 1935. godine isticana je potreba da se najpre reši pitanje pomorske saradnje između domaćih subvencionisanih društava, pa da se tek nakon toga o tom pitanju razgovara u organima Balkanskog sporazuma. – AJ, 334–526–1689, Sednice Nacionalne jugoslovenske grupe na kojima su razmatrane tačke dnevnog reda na predstojećem zasedanju Privrednog saveta u Bukureštu (januar 1936).

⁵⁰ AJ, 334–530–1701, Dopis nepotpisanog eksperta Ministarstva saobraćaja, koga je Pomorsko odeljenje ovog resora odredilo za delegata KJ na zasedanju COMEB-a u Splitu, upućen Pomorskom odeljenju.

⁵¹ AJ, 334–527–1693, Compte rendu du secretaire general mr. P. Cokins, Sur l’ activite du Secretariat du COMEB durant l’ annee 1938–1939.

⁵² AJ, 334–531–1702, Dopis Pomorskog odeljenja Ministarstva saobraćaja KJ upućen KPO MIP-a KJ, 6. 2 1939.

⁵³ AJ, 334–527–1693, Communiqué. Le Conseil Economique de l’ Entente Balkanique–session du 17 au 21 mai 1939.

⁵⁴ O prilikama u pomorstvu na prostoru Crne Gore pre 1918. godine videti: Dinko Franetović Bure, *Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore do 1918 godine* (Titograd: Istoriski institut Narodne Republike Crne Gore, 1960).

dinama. Nakon kratkotrajne finansijske krize (1927), društvo je već naredne 1928. godine kupilo sve brodove preduzeća *Jadransko-skadarska plovidba* Srpsko-arbanaške banke koje je tada likvidirano.⁵⁵ U pojedinim izvorima se navodi da je, inicijativom Ministarstva saobraćaja – koje je težilo formiranju većih domaćih preduzeća, sprovedena njihova fuzija.⁵⁶ Nakon ovog događaja promijenili su skoro svi članovi Upravnog i Nadzornog odbora *Boke*, a najveći akcionari su postali braća Zuber, vodeće ličnosti Srpsko-arbanaške banke.⁵⁷

Sa novim plovnim objektima i proširenjem poslovanja *Boka* se pridružila *Jadranskoj plovidbi* iz Sušaka i *Dubrovačkoj plovidbi* iz Dubrovnika u krugu najjačih domaćih preduzeća obalne plovidbe.⁵⁸ Sa ova tri preduzeća jugoslovenska država je 1929. godine⁵⁹ potpisala desetogodišnje ugovore o održavanju brojnih subvencionisanih linija. *Jadranskoj plovidbi* je dodeljena subvencija za 46 linija po čitavoj zapadnoj obali Balkanskog poluostrva (od Trsta pa sve do grčkih luka), odnosno za čak 983.681 pređenu morsku milju godišnje. *Dubrovačkoj plovidbi* je pripalo deset linija na srednjem i severnom Jadranu sa ukupno 182.500 milja. Konačno, *Boki* je dodeljena subvencija za devet linija na južnom delu jugoslovenskog Jadrana (do Boke kotorske, Gruža, Ulcinja, Skadarskog jezera i Bara), odnosno za svega 98.132 morske milje.⁶⁰ Početkom 1930-ih znatno se povećao broj *Bokinih* subvencionisanih milja. Međutim, do kraja međuratnog perioda je postojala velika razlika između *Jadranske plovidbe* i ostalih preduzeća, među kojima je bila i *Boka*.⁶¹ Država je 1930. godine potpisala dugoročne ugovore i sa preduzećima *Oceania* i *Jugoslovenski lojd* o održavanju subvencionisanih linija do zapadnog Sredozemlja, odnosno Južne Amerike.⁶² Sirišćević je, ukazujući na preostala područja za postepeno širenje mreže jugoslovenskih redovnih linija na osnovu realnih potreba, na prvom mestu postavio veze sa Levantom, odnosno istočnim basenom Sredozemnog mora.⁶³

⁵⁵ Više o *Jadransko-skadarskoj plovidbi* i Srpsko-arbanaškoj banci: Vasilije Vasko Janković, *Od Bokeljske plovidbe do Zetske plovidbe. Iz istorije brodarstva. Knjiga V* (Podgorica: Sekcija pisaca–radnika Crne Gore; AP Print, 2009), 51–54; Saša Mišić, „Serbo-Albanian Bank in Albania 1925–1927”, *Balkanica* 37 (2007): 249–263.

⁵⁶ Р. Ђунио, „Бродарско а. д. ‘Бока’ у Котору”, *Илустровани званични алманах – шемаџизам Зетске бановине* (Цетиње: Краљевска банска управа Зетске бановине, 1931), 380–384.

⁵⁷ *Pomorski godišnjak za 1929. godinu* (Split: Direkcija pomorskog saobraćaja), 69.

⁵⁸ Plovidba se u međuratnom periodu delila na preokookeansku (veliku) i na obalsku (kabotaža). Ova druga se delila na malu kabotažu (za jugoslovensku mornaricu je to podrazumevalo plovidbu na Jadranu) i na veliku kabotažu (plovidba po Sredozemnom moru). Мило Мирковић, *Саобраћајна политика* (Београд: Геца Кон, 1933), 90–91.

⁵⁹ Ugovor je važio za period od 1928. do 1938. godine.

⁶⁰ Državni arhiv u Splitu (DAST), Direkcija pomorskog saobraćaja (16), 422, Ugovori o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem, 15. 3. 1929.

⁶¹ DAST, 16–422.

⁶² Više o liniji do Južne Amerike: Никола Конески, „Успостављање редовне паробродске линије између Краљевине Југославије и Јужне Америке: ‘Кунард лајн’ или ‘Југословенски лојд’?”, *Токови историје* 1 (2025): 137–168.

⁶³ Na drugom mestu Sirišćević je postavio engleske, zatim nemačke, baltičke i atlantske luke Francuske, a na trećem luke Sjedinjenih Američkih Država. Slavko Sirišćević, „Vidici i pu-

Boka je radila u jednom „vrlo siromašnom kraju” gde je bilo malo putnika i robe.⁶⁴ Pored toga, sve *Bokine* linije koje su povezivale Skadarsko jezero i luke na Jadranskom moru bile su ograničene i uslovljene plovnim stanjem kanala koji su vodili ka pristaništima na ovom jezeru, kao i plovnim stanjem reke Bojane. Ni albanska, a ni jugoslovenska vlada nisu sprovodile odlučnije projekte koji bi olakšali plovidbu u ovoj graničnoj oblasti. Jugoslavija jeste ulagala određena sredstva, ali su se i ta skromna ulaganja, usled ekonomske krize, znatno smanjila od budžetske 1931/32. do 1934/35. godine.⁶⁵ Održavanjem uglavnom nerentabilnih i rizičnih linija, *Boka* se „borila za goli opstanak”. Nastojala je da proširi svoje poslovanje i izađe iz svog skučenog prostora južnog dela jugoslovenskog Jadrana na „debelo i darežljivije more”.⁶⁶ Isticala je da ima pravo da pošalje svoje brodove u istočno Sredozemlje smatrajući se naslednicom *Austrijskog lojda* i drugih austrijskih i ugarskih parobrodskih društava koja su ranije plovila u tim vodama i koja su imala na svojim brodovima pomorce iz bokokotorskih krajeva.⁶⁷

Budući da se težište poslovanja *Boke* pomerilo iz Boke kotorske ka Skadarskom jezeru i južnom Jadranu, uprava društva je odlučila februara 1934. godine da sedište premesti iz Kotora na Cetinje i da se promeni ime preduzeća u *Zetska plovidba*. Novo ime je odražavalo težnju uprave za proširenjem poslovanja, ali je odgovaralo i strukturi zaposlenih. Prema podacima iz 1931. godine čak 113 od ukupno 116 zaposlenih je dolazilo sa prostora Zetske banovine (97%). Najviše ih je bilo iz Boke kotorske (58%).⁶⁸ Slična statistika je ostala do kraja međuratnog perioda. Promenom imena nije se promenilo mnogo toga u preduzeću. Na čelu Upravnog odbora i dalje je bio Lale Zuber, dok je na čelu Nadzornog odbora ostao Savo Milutinović. Većina članova ovih odbora bila je i prethodnih godina u upravi.⁶⁹

Jedan od retkih novih članova bio je direktor Društva za saobraćaj putnika i turista *Putnik* Slavko Sirišćević (Split, 1894 – Split, 1981).⁷⁰ On se godinama zalagao za unapređenje turizma u zemlji, a kasnije je bio i član Balkanske turističke federacije. Takođe, on je još tokom 1920-ih godina isticao značaj prisustva jugoslovenske mornarice u istočnom Sredozemlju, a tokom naredne decenije je kontinuirano i uporno radio na uspostavljanju Balkanske linije. Budući

tevi našeg parobrodarstva”, *Vidici* 3 (1938): 69–71. – Pored redovnih linija, brodovi jugoslovenske trgovačke mornarice plovili su u slobodnoj plovidbi po svim delovima sveta.

⁶⁴ DAST, 16–225, Zapisnik sa sastanka predstavnika *Jadranske plovidbe* i *Boke*, 10. 12. 1930.

⁶⁵ Никола Конески, „И трансверзални и вертикални путеви? Саобраћајне везе Краљевине Југославије и Краљевине Албаније 1929–1935”, *Лесковачки зборник* 64 (2024): 244–248.

⁶⁶ AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano Zuber – Spahu. Izveštaj), *Zetska plovidba*.

⁶⁷ AJ, 334–530–1701, *Zetska plovidba a. d.*, „Parobrodsko pruga Dunav–Jadran”.

⁶⁸ *Илустровани званични алманах – шемајизам Зетске бановине*, 380–384.

⁶⁹ *Pomorski godišnjak za 1933. godinu* (Split: Direkcija pomorskog saobraćaja), 104; Janković, *Od Bokeljske plovidbe*, 147–156.

⁷⁰ Šimun Jurišić, „Dr Slavko Sirišćević 28. II 1894–11. VIII 1981”, *Kulturna baština* 13 (1982): 135–136.

da je bio i zvanični pomorski ekspert jugoslovenskog MIP-a, u velikoj meri je, često i presudno, uticao na odluke ovog resora. Takođe, kao član jugoslovenske delegacije u organima Balkanskog sporazuma značajno je uticao na stavove delegacije Kraljevine Jugoslavije. Sirišćević je, po svemu sudeći, presudno uticao i na odluku jugoslovenske vlade da projekat Balkanske linije poveri *Zetskoj plovidbi* čiji je član Upravnog odbora postao upravo u tom periodu. Međutim, vlada je imala i drugih motiva da ovu liniju ponudi navedenom preduzeću.

Braća Zuber, vodeće ličnosti *Zetske plovidbe*, bili su bliski jugoslovenskom državnom vrhu. Lale Zuber (Ugnji, Cetinje, 1888 – Braunsвил, SAD, 1947), bogati industrijalac, vlasnik čak oko 75% akcija *Zetske plovidbe*, član Jugoslovenske radikalne zajednice na čijoj listi je izabran i za narodnog poslanika (1938).⁷¹ Nikola Zuber, finansijer i privrednik, takođe je bio član ove stranke.⁷² Bio je i predsednik opštine na Cetinju, kao i narodni poslanik.⁷³ Pored navedenog, braća su bila bliska Milanu Stojadinoviću. S druge strane, predsednik vlade im nije uvek izlazio u susret. Kada je Lale došao u Beograd (1937) da razgovara sa njim o pitanju „te toliko opričane” Balkanske linije, čekaio je na prijem 45 dana, ali do prijema nije došlo. Takvu okolnost je smatrao „nezasluženom” jer, „od kad imam čast nazivati se Vašim prijateljem, nijesam se ogriješio o to prijateljstvo”, istakao je Zuber u pismu Stojadinoviću.⁷⁴



Slika 1. Slavko Sirišćević [Izvor: Šimun Jurišić, „Dr Slavko Sirišćević 28. II 1894 – 11. VIII 1981”, *Kulturna baština* 13 (1982): 135–136]

⁷¹ Janković, *Od Bokeljske plovidbe*, 39–50; Биографски лексикон. Народно представничко Скупштина. Народна скупштина (Београд: Седма сила, 1939), 165–166.

⁷² Rastoder Šerbo, „Jugoslovenska radikalna zajednica u Crnoj Gori 1935–1939” (Magistarski rad: Filozofski fakultet Univerziteta u Beogradu).

⁷³ Биографски лексикон. Народно представничко Скупштина. Народна скупштина (Београд: „Немања”, 1935), 150–151.

⁷⁴ AJ, 37–40–276, Pismo Laleta N. Zuberu Milanu Stojadinoviću, 3. 11. 1937.



Slika 2. Lale Zuber [Izvor: *Биографски лексикон. Народно представништво. Сенај. Народна скупштина* (Београд: Седма сила, 1939), 165–166]

Uprava *Zetske plovидbe* je kasnije (1939) u jednom dopisu istakla da je ovo preduzeće iz Cetinja srpsko društvo i da su mornari većinom Srbi.⁷⁵ Anonimni autor teksta „Istina o ‘favorizovanju’ *Zetske plovидbe* i o njenoj interbalkanskoj liniji” istakao je da se u javnosti, naročito „prečanskoj”, često stvarala „fama” da je *Zetska plovидba*, kao „pretežno srpsko” preduzeće, favorizovano u Beogradu na štetu ostalih subvencionisanih društava.⁷⁶ Jugoslovenska vlada jeste podržavala jačanje preduzeća iz Cetinja. Međutim, to nije činila isključivo na štetu drugih preduzeća, niti samo zbog toga što se radilo o društvu koje se smatralo srpskim.⁷⁷ Ministarstvo saobraćaja je nastojalo da pomorski saobraćaj održavaju jaka domaća preduzeća,⁷⁸ a pored toga je težilo održavanju, odnosno uspostavljanju ravnoteže između njih.

⁷⁵ DAST, 16–388, Prepis dopisa *Zetske plovидbe* ministru saobraćaja KJ Nikoli Bešliću, 27. 11. 1939.

⁷⁶ AJ, 334–531–1702, *Истина о „фаворизовању” Зетске пловидбе и о њеној Интербалканској прузи*, Београд, 29. 3. 1939; „Истина о фаворизовању Зетске пловидбе и о њеној Интербалканској прузи”, *Glas Boka. Лист за привредна и просвејетна питања*, 8. 4. 1939. – Ваžno је напоменути да је било жалби и са друге стране – да су Јадранска пловидба и Дубровачка пловидба повлашћене, односно да је Бокa которска и простор око ње запостављен. – *Сјенографске белешке Народне скупштине Краљевине Југославије*, Х редовни састанак Народне скупштине Краљевине Југославије одржан 8. 3. 1939, говор народног посланика Ђуре Драшковића, 438–441.

⁷⁷ Тако се и *Srpsko brodarsko a. d. Mihajlović sada Barska plovидba* žalilo (1933) да државна саобраћајна политика favorizuje Boku i да све чини сам да јој се „namaknu nova vrela prihoda”. – AJ, Dvor Kraljevine Jugoslavije (74), 240–368, *Dopis Barske plovидbe* upućen maršalu Dvora KJ, 29. 4. 1933.

⁷⁸ DAST, 16–210, *Dopis načelnika Pomorskog odeljenja Direkciji pomorskog saobraćaja*, 5. 2. 1931.

Uzevši u obzir raspodelu interesnih sfera domaćih preduzeća, zatim broj i karakter njihovih linija, da bi se tokom 1930-ih godina ravnoteža uspostavila bilo je potrebno obezbediti *Zetskoj plovidbi* značajniji posao koji će je izvući iz uskog i nerentabilnog prostora poslovanja. Navedeno je uticalo na odluku vlade Nikole Uzunovića da projekat Balkanske linije poveri *Zetskoj plovidbi* (1934), ali i na vlade Bogoljuba Jevtića,⁷⁹ Milana Stojadinovića i Dragiše Cvetkovića da cetinjsko preduzeće podrže u realizovanju ove linije, odnosno u njenom održavanju.

Nakon tri godine pregovaranja o Balkanskoj liniji, *Zetska plovidba* je zamolila Ministarstvo saobraćaja da joj, isplatom iznosa od zaostalih isplata državne subvencije, omogući kupovinu broda za ovu pomorsku prugu. Ministarstvo je odobrilo predlog i *Zetska plovidba* je 1937. godine kupila parobrod *Lovćen*.⁸⁰ Brod je sagrađen u Glazgovu (1911), a plovidbenu dozvolu u Jugoslaviji je dobio 4. juna 1937.⁸¹ Ukupna nosivost broda, koji je bio mešovitog tipa, bila je 3500 tona. Drugim rečima, mogao je nositi do 2000 tona robe, a imao je i 110 kreveta za putnike.⁸² Predsednik vlade Stojadinović je posetio brod i istakao njegov značaj.⁸³ S druge strane, *Jadranska plovidba* je kasnije istakla da je brod star 27 godina, da može da postigne maksimalnu brzinu od 12 milja na sat i da ne predstavlja vrednost veću od 8.000.000 dinara.⁸⁴ Uvođenje ove „nepogodne jedinice”, prema mišljenju predstavnika *Jadranske plovidbe*, nije predstavljalo nikakvu uslugu ugledu domaće zastave, već su se, pored troška, postigli „negativni moralni rezultati”.⁸⁵

Sirišćević je pozdravio odluku *Zetske plovidbe*, o kojoj je već bilo reči, da 1. novembra 1937. godine pokrene liniju oko Balkana. Istakao je da bi ovom linijom jugoslovenska zastava „bila vodeća u mreži balkanskih linija” i da je Jugoslaviji „zapala čast da opaše Balkan”. Međutim, zbog značaja ove linije, privrednog, ali i političkog (zbog prestiža jugoslovenske zastave), naglasio je da Ministarstvo saobraćaja ne bi smelo dozvoliti u ovom pitanju, u

⁷⁹ Aprila 1935. godine, *Balkan*, brodarsko društvo iz Kotora, podnelo je molbu Ministarstvu saobraćaja da mu poveri liniju od Jadrana do Dunava o kojoj se tada raspravljalo na balkanskoj saobraćajnoj konferenciji u Beogradu. – AJ, 74–84, Dopis brodarskog društva *Balkan* ministru saobraćaja KJ Dimitriju Vujiću, 10. 4. 1935.

⁸⁰ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937. *Zetska plovidba* je ovaj brod, koji se prvobitno zvao *Rosalinda*, kupila u Njujorku. – Janković, *Od Bokeljske plovidbe*, 153.

⁸¹ DAST, 16–371, Plovidbena dozvola za *Lovćen*.

⁸² AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 28. 7. 1937. Spisak članova posade *Lovćena* od septembra 1937, koji se čuva u kotorskom arhivu, videti: Janković, *Od Bokeljske plovidbe*, 214–221.

⁸³ „Претседник владе г. др. Милан Стојадиновић посетио је нови брод Зетске пловидбе ‘Ловћен’”, *Време*, 6. 8. 1937.

⁸⁴ *Jadranska plovidba* je uporedila ovu sumu sa vrednošću brodova *Dubrovačke plovidbe* (*Kralj Aleksandar I*, 35.000.000) i sopstvenim (*Prestolonaslednik Petar*, oko 30.000.000; *Jugoslavija* oko 25.000.000).

⁸⁵ AJ, 334–531–1702, Dopis *Jadranske plovidbe* ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 15. 6. 1938.

kome će se pokazati sve odlike jugoslovenske zastave, „neki naš eksperiment”. Predviđao je da će ova linija izazvati „najoštriju konkurencijsku borbu” sa dobro opremljenim italijanskim linijama. Podsetio je MIP na nekoliko primera loše saobraćajne politike na prostoru istočnog Sredozemlja i predložio da se sa *Zetskom plovidbom* potpiše ugovor kako se ti primeri ne bi ponovili. Konačno, napomenuo je i da bi linija „mnogo dobila na značaju i rentabilitetu” ako bi se pokrenuo saobraćaj i sa „Rusijom”.⁸⁶ Međutim, ova linija nije pokrenuta 1937. godine, o čemu je već bilo reči.

Jadranska plovidba je naglašavala da je projekat Balkanske linije počeo da se „forsira” u COMEB-u tek početkom 1938. godine, u periodu kada je, kako je navedeno, *Zetskoj plovidbi* postalo jasno da je njen pokušaj da sa „slučajno nabavljenim brodom” *Lovćenom* konkuriše ugovornim linijama *Jadranske plovidbe* i *Dubrovačke plovidbe* na Jadranskom moru, osuđen na neuspeh. Turistička linija otvorena u letnjoj sezoni 1937. godine između Venecije, Sušaka i drugih jugoslovenskih luka⁸⁷ donela je znatne gubitke *Zetskoj plovidbi*, ali je nanela i štetu navedenim parobrodskim društvima sa kojima je bila u „ničim izazvanoj utakmici”. Predstavnici *Jadranske plovidbe* su dodali: „Trebalo je stoga pošto poto zaposliti na drugoj strani taj nepodesan brod, pa makar trošak snosila država iz javnih sredstava.”⁸⁸ Međutim, *Lovćen* svakako nije kupljen da bi održavao turističku liniju u okvirima Jadranskog mora. Otvaranje spomenute linije do Venecije bio je očigledno iznuđeni potez uprave *Zetske plovidbe* koja nije želela da ovaj brod ostane usidren dok se čeka pokretanje Balkanske linije.

Važno je istaći da se *Jadranska plovidba* protivila proširenju poslovanja *Zetske plovidbe*, odnosno *Boke*, još krajem 1920-ih, a potom i tokom 1930-ih godina. Navedeno je posebno došlo do izražaja kada je *Boka* proširila jednu svoju liniju od Skadarskog jezera do Metkovića i Splita (kraj 1930).⁸⁹ Načelnik Pomorskog odeljenja, koji je predsedavao sastankom u Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu, koji je sazvan u cilju uklanjanja nesuglasica i uspostavljanju kompromisa između dva preduzeća, istakao je: „Razumljive su tendencije svakog društva za napredovanje. To pravo ima i *Jadranska plovidba* i *Boka*”.⁹⁰

Međutim, nije se *Jadranska plovidba* jedina protivila proširenju poslovanja *Zetske plovidbe*. Nakon otvaranja Balkanske linije (1. maja 1938), u trenucima kada je jugoslovenska delegacija obezbedila podršku ostalih članica Balkanskog sporazuma, pojavio se otpor jugoslovenskih parobrodskih preduzeća. *Jugoslovenski lojd*, *Jadranska plovidba*, *Dubrovačka plovidba* i *Oce-*

⁸⁶ AJ, 334–530–1701, Dopis Slavka Sirišćevića MIP-u KJ, 12. 8. 1937.

⁸⁷ Detaljnije o ovij liniji: „Зетска пловидба а. д. Цетиње”, *Време*, 11. 7. 1937.

⁸⁸ AJ, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije (148), 123, Dopis *Jadranske plovidbe* ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 5. 4. 1939.

⁸⁹ Detaljnije: Конески, „И трансверзални и вертикални путеви?”, 244–248.

⁹⁰ DAST, 16–225, Zapisnik sa sastanka predstavnika *Jadranske plovidbe* i *Boke*, 10. 12. 1930.

ania, četiri jugoslovenska društva, koja su činila dve trećine ukupne tonaže domaće mornarice, obratila su se zajedničkim pismom MIP-u septembra 1938. godine – povodom predstojećeg sastanka COMEB-a. Prema njihovom mišljenju, glavne luke Balkanskog sporazuma već su bile dovoljno povezane i trebalo bi poštovati „prirodne zone operacija”⁹¹ gde bi „svaka nova utakmica, makar došla i sa prijateljske strane, mogla prije da pogorša nego da poboljša odnose u pomorskoj privredi balkanskih zemalja”. Predstavnici četiri preduzeća su naglasili i da bi „ove štetne posledice bile još i potencirane u slučaju kad bi jednoj novoj pruži bio priznat neki zvaničan karakter i kad bi usled toga ona sama uživala specijalne povlastice, koje bi je stavile u pogodniji položaj prema već uvedenim prugama drugih zemalja Balkanskog sporazuma”. Uvođenje nove linije bi se, kako su naveli, „osjetilo kao konkurencija” domaćim prugama do Pireja koje su se „teško, ali uspešno afirmisale”. Ukoliko su postojali politički razlozi za uvođenje ove linije, trebalo je, prema njihovom mišljenju, unapred odrediti potrebna vanredna sredstva – ne bi se smelo oduzimati od redovnog „i onako oskudnog” državnog prinosa za domaće pomorstvo kojima se „jedva pokrivaju neuporedivo preče potrebe pomorstva od t.zv. balkanske pruge”. Taj vanredni doprinos bi trebalo racionalno upotrebiti, a to bi se moglo postići „jedino na način” da se pozovu domaća društva koja po snazi i iskustvu odgovaraju takvom poduhvatu da dostave svoje ponude i da se linija poveri onom društvu koje bi najviše odgovaralo postavljenom cilju. „Svaki drugi postupak mogao bi da izazove impresiju da se na račun države povlašćuju interesi pojedinaca”.⁹² Dakle, predstavnici ova četiri preduzeća očigledno nisu bili protiv Balkanske linije, ali su se žalili što ona nije njima poverena.

Pojedinci bliski *Zetskoj plovidbi* (ili sami njeni akcionari) isticali su da je akcija združenih preduzeća protiv cetinjskog i njene Balkanske linije započela iznenada – tek nakon uspostavljanja pruge. Uspeh linije je, kako su istakli, iznenadio „gospodu oko Jugoslovenskog Lojda”. Smatrali su da „protivnici” *Zetske plovidbe*, znajući da je finansijski potpuno iscrpljena održavanjem Balkanske linije, nameravaju da je „sada nateraju u definitivnu propast”. Pritisnuta teškoćama oko raznih isplata, postojala je mogućnost, ukoliko zavlada panika, da njeni akcionari zatraže isplatu svog udela. Združena preduzeća su, u cilju izazivanja panike, kako je navedeno, organizovala kampanju da bi se nadležni ministri pokolebali i uskratili podršku Balkanskoj liniji „i ako je ona čedo Kraljevske vlade”.⁹³ Pomorsko odeljenje je takođe naglasilo da su domaća preduzeća istakla svoje prigovore o Balkanskoj liniji tek kada je ovo pitanje dobilo „već konkretan oblik u naš prilog pred jednim me-

⁹¹ Društva su smatrala da je ova zona za Jugoslaviju na relaciji Jadran–Pirej, „eventualno i Izmir”.

⁹² AJ, 334–530–1701, Zajednički dopis *Jugoslovenskog lojda*, *Jadranske plovidbe*, *Dubrovačke plovidbe* i *Oceanie* upućen KPO MIP KJ, 28. 9. 1938.

⁹³ AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano Zuber – Spahu. Izveštaj), *Zetska plovidba*.

đunarodnim forumom".⁹⁴ Međutim, protivljenje četiri domaća preduzeća nije ipak sprečilo *Zetsku plovidbu* u održavanju Balkanske linije.

Balkanska ili jugoslovenska linija?

Neposredno pre pokretanja Balkanske linije, uprava *Zetske plovidbe* je istakla da bi trebalo prvom putovanju dati svečani karakter, „pošto je ova linija pokrenuta od strane Balkanskog Sporazuma i priznata kao zajednička balkanska linija Balkanskog Sporazuma”.⁹⁵ Ona je bila „čedo” zemalja Balkanskog sporazuma prema rečima predstavnika cetinjskog preduzeća.⁹⁶ Predviđeno je da se u određenim lukama organizuje ručak i pozovu pojedine važne ličnosti. Prema informacijama jugoslovenskog MIP-a i Ministarstva saobraćaja, prvo putovanje *Lovčena* bilo je „jedna lepa manifestacija balkanske pomorske solidarnosti” i uspelo je „preko svakog očekivanja u pogledu svečanih prijemova, simpatija i interesovanja na koje je pruga naišla u svim mestima koja su dodirnuta”.⁹⁷ Budući da je simbolika bila važna za uspeh ove linije, njeni kreatori i podržavaoci su nastojali da naglase njen značaj. Linija je, između ostalog, predstavljena i u publikaciji posvećenoj trogodišnjici Stojadinovićeve vlade.⁹⁸ S druge strane, predstavnici *Jadranske plovidbe* su smatrali da je prikazivanje u javnosti kao da je Balkanska linija „neka epohalna pojava u našem pomorstvu” i označavanje broda *Lovčena* kao „najmodernijeg i najlepšeg broda domaće trgovačke mornarice” štetna obmana.⁹⁹

Balkanska linija je održavana na relaciji Sušak–Konstanca i natrag, dotičući dve italijanske luke Trst i Veneciju, kao i više važnih luka balkanskih zemalja: Split, Dubrovnik, Kotor, Drač, Valonu, Sarande, Krf, Pirej, Izmir, Istanbul, Burgas i Varnu. Prvobitno je doticala i Patras prolazeći potom kroz Korintski kanal. Velike takse koje je naplaćivalo Društvo Korintskog kanala, po svemu sudeći, presudno su uticale na to da *Zetska plovidba* plovidbu preusmeri oko Peloponeza.¹⁰⁰ Balkanska linija nije obuhvatila Solun, jednu od najvažnijih luka za Jugoslaviju, zbog čega su solunski privredni krugovi bili nezadovoljni.¹⁰¹ Međutim, to bi znatno produžilo putovanje budući da se na liniji nalazila i jedna od najznačajnijih turskih luka – Izmir. MIP je insistirao na tome da linija

⁹⁴ AJ, 334–530–1701, Dopis Pomorskog odeljenja MIP-u KJ, 15. 11. 1938.

⁹⁵ AJ, 411–15–29, Dopis *Zetske plovidbe* Generalnom konzulatu KJ u Istanbulu, 26. 4. 1938.

⁹⁶ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* Savezu pomorskih brodovlasnika KJ, 12. 8. 1938.

⁹⁷ AJ, 334–531–1702, Dopis MIP-a KJ ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 21. 4. 1939; AJ, 334–530–1701, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja MIP-u KJ, 31. 5. 1938. Detaljnije o prvom putovanju *Lovčena*: „Prva balkanska pomorska pruga”, *Novo doba*, 10. 5. 1938.

⁹⁸ *Tri godine vlade Milana Stojadinovića* (Beograd: Državna štamparija KJ, 1938), 72. Više o propagandi Milana Stojadinovića: Бојан Симић, *Пропаганда Милана Стојадиновића* (Београд: ИНИС, 2007).

⁹⁹ AJ, 334–531–1702, Dopis *Jadranske plovidbe* ministru saobraćaja KJ Mehmedu Spahi, 15. 6. 1938.

¹⁰⁰ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 25. 5. 1938.

¹⁰¹ Više o važnosti Soluna za Jugoslaviju: Dragan Bakić, „The Port of Salonica in Yugoslav Foreign Policy 1919–1941”, *Balkanica* XLIII (2012): 191–219.

uvrsti Izmir „bez čega bi izgubila dosta od svog značaja”,¹⁰² a ministar saobraćaja je istakao da je turska vlada nekoliko puta „molila da obnovimo” liniju do Izmira.¹⁰³ Sredinom 1930-ih *Jadranska plovidba* je produžila do ove luke svoju liniju koja je išla do Pireja. Međutim, početkom 1937. godine je obustavila ovo produženje zbog pasivnosti. Više puta je tražila državnu pomoć, ali je u Ministarstvu saobraćaja dobijala odgovor da za tu svrhu nema raspoloživih kredita.¹⁰⁴ Sirišćević je istakao u vrlo detaljnom referatu MIP-u da domaća preduzeća ne bi trebalo da se povlače sa Levanta, „već da krenu u ofanzivu”, ali ne pojedinačnim akcijama, poput navedene *Jadranske plovidbe*, „pošto živimo u jeku nove, dirigovane privrede”. Istakao je i da se problem linije do Izmira može rešiti Balkanskom linijom.¹⁰⁵ Obuhvativši ovu tursku luku na liniji, *Zetska plovidba* je osujetila namere *Jadranske plovidbe* da ponovo uspostavi svoju liniju do Izmira. Međutim, da ne bi i *Zetska plovidba* morala da se povuče sa Levanta, bilo je potrebno trajnije obezbediti Balkansku liniju.



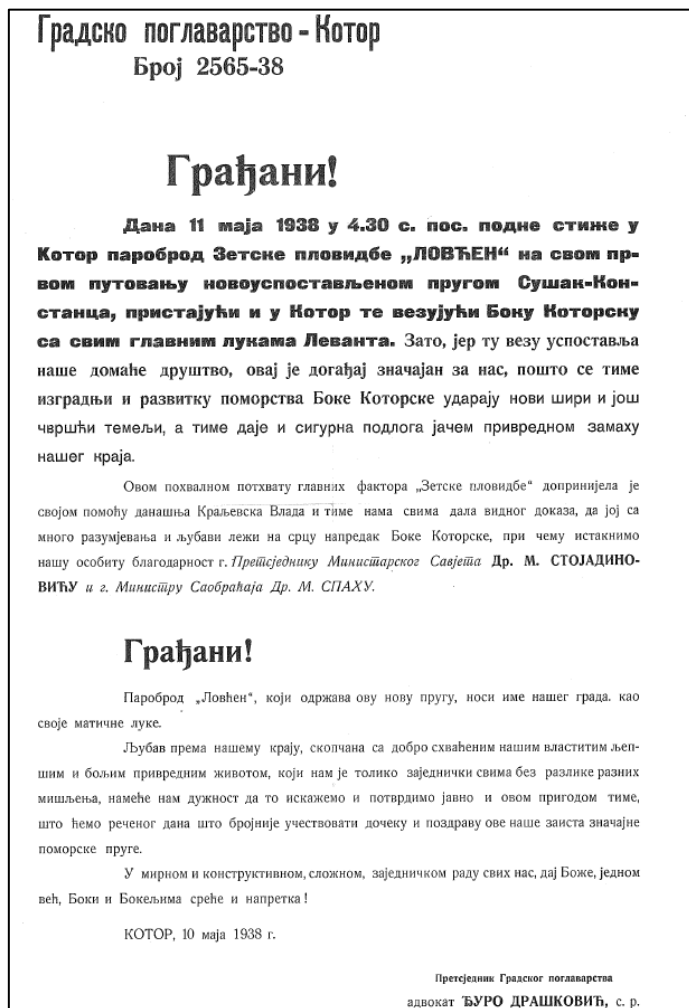
Slika 3. Balkanska linija (Izvor: *Tri godine vlade Milana Stojadinovića*. Beograd: Državna štamparija KJ, 1938, 72)

¹⁰² AJ, 334–558–1751, Dopis načelnika KPO MIP-a KJ Ministarstvu saobraćaja KJ, 22. 2. 1938.

¹⁰³ AJ, 334–558–1751, Dopis ministra saobraćaja KJ ministru finansija KJ Dušanu Letići, 22. 2. 1938.

¹⁰⁴ AJ, 334–558–1751, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja MIP-u KJ, 28. 7. 1934; AJ, 334–558–1751, Načelnik Pomorskog odeljenja MIP-u KJ, 30. 11. 1936.

¹⁰⁵ AJ, 334–558–1751, Referat Slavka Sirišćevića upućen KPO MIP KJ, 19. 12. 1936.



Slika 4. Plakat Gradskog poglavarstva iz Kotora o prispeću parobroda *Lovćen* u Kotor (Izvor: Bošnjački institut – Fondacija Adila Zulfikarpašića, Sarajevo, lični/osobni fond „Dr Mehmed Spaho“, 6/IVa–110)

Nadležna jugoslovenska ministarstva su odlučila da se sa preduzećem sa Cetinja potpiše dugoročni ugovor. Privredno-finansijski komitet ministara je doneo oktobra 1938. godine zaključak da se ovaj predmet iznese Ministarskom savetu na rešavanje, „s obzirom na političku stranu i karakter pruge“ i budući da je jugoslovensko Ministarstvo inostranih poslova „pokrenulo i zagarovalo“ ovu liniju.¹⁰⁶ Narodna skupština je dala svoju saglasnost usvajanjem Finansijskog zakona za 1938/39, kasnije i za 1939/40. godinu. Konačno, svoju saglasnost je dala i vlada. *Ugovor o organizaciji i vršenju redovite Balkanske pru-*

¹⁰⁶ AJ, 334–531–1702, Dopis ministra saobraćaja KJ ministru građevina KJ Mihu Kreki.

ge između jugoslovenskog Ministarstva saobraćaja i *Zetske plovidbe* zaključen je 3. maja 1939. Ugovor je važio za period od 1. maja 1938. do 31. marta 1948. godine uz mogućnost produženja. Jugoslovenska država se obavezala da će plaćati *Zetskoj plovidbi* godišnje 5.700.000 dinara za održavanje linije.¹⁰⁷ Predviđeno je da se ovaj iznos poveća na 8.000.000 dinara kada društvo bude vršilo putovanja dva puta mesečno. *Zetska plovidba* se obavezala da do kraja marta 1941. godine nabavi još jedan brod, a potom do kraja marta 1943. godine i treći – rezervni. Celokupna posada broda morala je imati jugoslovensko državljanstvo, a ukoliko bi bilo moguće – nabavka novih brodova, popravke i opremanje postojećih morali su se vršiti u domaćim brodogradilištima i kod domaćih firmi. Predviđene su olakšice za putovanja za jugoslovensku državnu upravu. U 5. čl. Ugovora je navedeno: „U svom poslovanju društvo je dužno, da što bolje udovolji saobraćajnim, trgovačkim i nacionalnim interesima [...]. Društvo će naročito nastojati da u svakoj prigodi dade prvenstvo domaćem izvozu i uvozu pred stranom robom određenom za prevoz društvenim lađama.”¹⁰⁸ Ugovor je odredio uslove održavanja Balkanske linije koji su joj u potpunosti davali karakter jedne domaće jugoslovenske parobrodské subvencionisane linije. Međutim, da li je Balkanska linija dobijala određenu pomoć i od Balkanskog sporazuma?

Tokom pregovaranja u organima Balkanskog sporazuma predviđeno je da Balkanska linija bude oslobođena svih pomorskih i lučkih taksi u zemljama ovog saveza, odnosno da one budu umanjene.¹⁰⁹ Međutim, ubrzo nakon prvog putovanja *Zetska plovidba* se žalila MIP-u da Grčka nije ispunila obećanje o spuštanju taksi u svojim lukama. Ni obećanje turske delegacije o oslobađanju polovine taksi, poverljivo izjavljeno, nije bilo do tada sprovedeno. Takođe, preduzeće sa Cetinja je tražilo da se Balkanskoj liniji, „kao zajedničkoj liniji sve 4 države” Balkanskog sporazuma odobri pravo prenosa putnika i robe između Izmir i Istanbula (kabotaža). Preduzeće je naglasilo i da ima izgleda da će Rumunija odobriti popust u pomorskim taksama, ali i da je važnije sklopiti sporazum sa rumunskim železnicama u cilju obezbeđivanja jeftinijeg prevoza u Černa Vodi i eventualno Đurđevu, kao i jeftiniji železnički podvoz iz ta dva mesta do Konstance – „jedino tako može da se ostvari najvažniji zadatak ove linije: veza našeg Podunavlja i Jadrana kao i veza brodarstva Male antante sa brodarstvom Balkanskog sporazuma u čemu najveću ulogu i vodeću ulogu ima da igra naša zastava”. *Zetska plovidba* je molila MIP da, „u duhu dugogodišnjeg sporazumnog rada, punog raznih peripetija i borbe” za otvaranje Balkanske linije, pomogne njenom održavanju „snažnom diplomatskom akcijom”.¹¹⁰ Načelnik Pomorskog odeljenja jugoslovenskog Ministarstva saobraćaja je u svom

¹⁰⁷ Predviđeno je da se državni prinos za period od 1. 5. 1938. do 31. 3. 1939, kao i za budžetsku 1939/40. godinu isplaćuje na teret Obrtnog kapitala Glavne državne blagajne, a potom za period od 1. 4. 1940. pa nadalje da se unosi potreban kredit u budžet rashoda Ministarstva PTT. – AJ, 334–533–1705, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja MIP-u KJ, 8. 5. 1939.

¹⁰⁸ AJ, 334–531–1702, *Ugovor o organizaciji i vršenju redovite Balkanske pruge*, 3. 5. 1939.

¹⁰⁹ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u, 28. 3. 1938.

¹¹⁰ AJ, 334–530–1701, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u KJ, 25. 5. 1938.

dopisu MIP-u naglasio da „bez tih olakšica pruži neće biti, u praktičnoj primeni, priznat karakter interbalkanski i uloga privredno-politička” koju je Balkanski sporazum, pre svega COMEB, zagovarao. Zatražio je od MIP-a da interveniše da se ispune dogovori.¹¹¹ Obećanja članica Balkanskog sporazuma nisu bila ispunjena ni do sredine jula 1938.¹¹² Nismo pronašli u izvorima bilo kakvu potvrdu da su članice Balkanskog sporazuma podržale Balkansku liniju olakšicama ili na bilo koji drugi finansijski način. Međutim, važno je naglasiti da postoji mogućnost da izvori koji bi potvrdili suprotno nisu sačuvani, budući da se o ovom pitanju pregovaralo usmeno i tajno.

Pomorsko odeljenje Ministarstva saobraćaja je istaklo u dopisu MIP-u: „ni na kakav način pravni sistem intervencionističkih niti direktnih mera privilegisanja našeg parobroda Lovćena u pristaništima država Balkanskog sporazuma ne može naša država da postavi zahtev”. Prema međunarodnim principima Barselonskog statuta o slobodi tranzita od 20. 4. 1921. i Ženevskog statuta o međunarodnom režimu pomorskih pristaništa od 9. 12. 1923, države Balkanskog sporazuma bi morale postupati prema *Lovćenu* isto kao što bi postupale sa bilo kojim drugim brodom. Olakšice koje bi trebalo tražiti za ovaj brod, „budući da vrši jednu interbalkansku liniju priznatu kao Balkansku” od strane COMEB-a aprila 1938, prema mišljenju Pomorskog odeljenja, mogle su biti tajnog karaktera tako što će pomorske takse biti fiktivno naplaćene ili što će biti vraćene. Načelnik ovog odeljenja je dodao da bi jugoslovenska vlada na svaku povlasticu koju bi dale članice Balkanskog sporazuma jugoslovenskoj zastavi, bila obavezna da pruži povlastice brodovima drugih članica saveza koje bi uspostavile linije istog karaktera.¹¹³ Sa finansijskom podrškom ili olakšicama ostalih članica ovog saveza ili bez njih, podržana jugoslovenskom subvencijom, Balkanska linija je uspela da se održi. Međutim, nije u potpunosti ostvarila očekivane i najavljivane rezultate.

Balkanska linija je bila mešovitog karaktera, odnosno putničko-teretna. Iako trgovina i turizam između jadranskog i crnomorskog prostora nisu bili razvijeni, linija je, prema oceni Sirišćevića, već posle četiri putovanja ostvarila dobre rezultate – prevezla je skoro 1000 putnika i prenela oko 763 tone robe. Prva klasa je bila skoro stalno popunjena, a putnici su uglavnom putovali do kraja puta i natrag. „Robe je bilo malo, ali je bilo.” Naglasio je da se pokazalo kao tačno načelo da „linija izaziva saobraćaj i stvara trgovinu”.¹¹⁴ Posle osam putovanja još uvek nije bio zaključen sporazum sa jugoslovenskom Rečnom plovidbom, kao ni sa rečnim plovidbama ostalih država srednje Evrope.¹¹⁵ U tom periodu Mala antanta se praktično raspala, čime je umanjen značaj sarad-

¹¹¹ AJ, 334–530–1701, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja MIP-u KJ; 31. 5. 1938.

¹¹² AJ, 334–530–1701, Dopis KPO MIP KJ upućen Pomorskom odeljenju, 15. 7. 1938.

¹¹³ AJ, 334–530–1701, Dopis Pomorskog odeljenja MIP-u, 14. 7. 1938.

¹¹⁴ Slavko Sirišćević, „Balkanski sporazum i balkansko parobrodarstvo”, *Vidici* 10 (1938), 277–279.

¹¹⁵ AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano Zuber – Spahu. Izveštaj), *Zetska plovidba*.

nje mornarica Balkanskog sporazuma sa rečnim mornaricama Male antante.¹¹⁶ S druge strane, *Zetska plovidba* je sklopila sporazume sa železničkim direkcijama pojedinih država, čime je obezbedila kombinovane tarife za prevoz robe i putnika „iz svih krajeva srednje Evrope za sve luke Balkana i obrnuto”.¹¹⁷ Iako su isticani dobri rezultati linije, Konzularno-privredno odeljenje MIP-a je smatralo da će ona „u boljoj meri” raditi na širenju turizma i jačanju privrednih veza između država Balkanskog sporazuma kada bude išla na svakih 15 dana i kada bude bila usavršena.¹¹⁸ Međutim, to se nikada nije dogodilo.

Još u godinama planiranja Balkanske linije i odbijanja Jugoslavije da prizna Sovjetski Savez (SSSR) bilo je predviđeno produženje linije do Odese („čim to prilike dozvole”). Ugovorom o trgovini i plovidbi, sklopljenim između Jugoslavije i SSSR-a 11. maja 1940, bilo je predviđeno, između ostalog, i organizovanje pomorskog saobraćaja između dveju zemalja.¹¹⁹ *Zetska plovidba* je požurila, želeći da iskoristi ovu odredbu ugovora, da produži Balkansku liniju do Odese.¹²⁰ Iako ovo pitanje nije bilo dovoljno proučeno i pripremljeno, *Lovćen* je iz Konstance produžio put do Odese 16. juna 1940. godine. Bila je to prva veza Jugoslavije sa jednom lukom SSSR-a.¹²¹ Međutim, ratne prilike su u tom periodu sve više ometale održavanje ove linije. Nakon proširenja ratnih dejstava na Sredozemlju, *Lovćen* je bio prinuđen da skreće iz Pireja ili Izmira do Haife radi pregledanja od strane engleske ratne mornarice, a nakon ulaska Italije u rat bila je onemogućena veza sa Jadranskim morem.¹²² Posledica toga je bio poremećaj, potom i obustavljanje Balkanske linije. Poslednje putovanje je preduzeto 29. maja 1940. Nakon već spomenutog dolaska do Odese, brod se vratio u Konstancu, ali je morao hitno isploviti 28. juna za Istanbul jer je pretila opasnost sukoba Rumunije i SSSR-a.¹²³ Potom je izvršio još jedno putovanje, od Istanbula do Odese, odvezavši Milana Gavrilovića, novoimenovanog jugoslovenskog poslanika u Moskvi, sa sobom poslanstva. Vrativši se u Istanbul, u trenutku kada se ukazala prilika da *Lovćen* produži plovidbu do Pireja, dogodio se jedan incident na brodu.¹²⁴

Ratne prilike, strah, nedovoljno informacija, socijalni položaj pomoraca, poljuljano poverenje, stvaranje Banovine Hrvatske i zaoštavanje unu-

¹¹⁶ Vanku, *Mala Antanta*, 299–311.

¹¹⁷ AJ, 334–531–1702, Nepotpisani narodni poslanik (u zaglavlju teksta je naknadno dopisano Zuber za „Politiku”), *Zetska plovidba*.

¹¹⁸ AJ, 334–533–1705, Dopis načelnika KPO MIP-a upućen Političkom odeljenju MIP-a KJ, 10. 2. 1939.

¹¹⁹ Detaljnije: Миладин Милошевић, „Успостављање дипломатских односа између Краљевине Југославије и СССР-а 1940. године”, *Историјски записи* 3–4 (2002): 99–124.

¹²⁰ AJ, 334–531–1702, Dopis *Zetske plovidbe* MIP-u, 3. 6. 1940.

¹²¹ U štampi je navedeno da je 2. juna, prvi put posle Prvog svetskog rata, iz gruške luke otplovio (noseći drvenu građu) jedan brod za Odesu – *Lovćen*. – „Брод ‘Ловћен’ отпловио за Одесу са товаром дрвне грађе”, *Време*, 4. 6. 1940.

¹²² Italija je 10. 6. 1940. objavila rat Velikoj Britaniji.

¹²³ SSSR je ultimatumom naterao tog dana Rumuniju da mu preda Besarabiju.

¹²⁴ AJ, 334–531–1702, Dopis Ministarstva saobraćaja KJ ministru inostranih poslova KJ Aleksandru Cincar-Markoviću, 11. 9. 1940.

trašnjih prilika u Jugoslaviji i drugi faktori doveli su do napetih odnosa između *Zetske plovidbe* i njenih mornara na *Lovčenu*. U atmosferi straha nakon što su se pronele vesti da će brod otputovati u Njujork¹²⁵ i podržan od Stručnog saveza pomoraca hrvatskog radničkog saveza iz Splita,¹²⁶ deo posade se (35 članova) pobunio.¹²⁷ Preduzeće sa Cetinja je Savez smatralo „jednim odeljenjem Hrvatskog Radiše, te Hrvatske seljačke stranke”¹²⁸ i prekinulo je odnose sa njim od kada nosi ovaj naziv (raniji naziv: Stručni savez pomoraca Kraljevine Jugoslavije). *Zetska plovidba* se iz tog razloga protivila ingerenciji Saveza nad pomorcima iz Zetske banovine: „Momčad naše male obalne plovidbe po svojoj vlastitoj izjavi ne pripadaju toj organizaciji Hrvatske banovine, već se sprema kako čujemo da osnuje svoj Savez pomoraca Zetske banovine sa sedištem u Kotoru”.¹²⁹ Pobunjeni mornari su morali da se o svom trošku vrate u zemlju, a *Lovčen* je morao da nastavi plovidbu bez njih.

Cetinjsko preduzeće je 8. jula dobilo „pouz dane” informacije od Britanskog poslanstva u Beogradu o opasnosti ulaska u Jadransko more. Iz tog razloga je društvo odlučilo da se brod privremeno skloni u „našu zonu” u Solunu, čime je smatralo da je XXIV putovanje Balkanske linije završeno.¹³⁰ Brod je kasnije stigao u Pirej, gde se zadržao. Ministarstvo saobraćaja je predlagalo da se, dok traju vanredne prilike, suspenduje ova pruga¹³¹ i izvesno je ovaj predlog ministra i realizovan. Znamo da je *Lovčen* kasnije došao do Njujorka¹³² gde je bio prodat, a *Zetska plovidba* je nakon Drugog svetskog rata nacionalizovana.¹³³ Deviza koju je *Zetska plovidba* spomenula u svom elaboratu o Balkanskoj liniji da je važnije ploviti nego živeti,¹³⁴ za vreme rata se promenila. Tada je bilo važnije živeti nego ploviti.

Zaključak

Balkanska linija, parobrodsko putničko-teretna mesečna pruga od jadranskih do crnomorskih luka je postojala od maja 1938. do leta 1940. godine

¹²⁵ AJ, 334–531–1702, Dopis Ministarstva saobraćaja KJ ministru inostranih poslova KJ Aleksandru Cincar-Markoviću, 11. 9. 1940; DAST, 16–408, Dopis Stručnog saveza pomorca HRS Split Direkciji pomorskog saobraćaja, 23. 7. 1940.

¹²⁶ DAST, 16–388, Dopis Stručnog saveza pomoraca – HRS u Splitu Direkciji pomorskog saobraćaja, 16. 12. 1940.

¹²⁷ DAST, 16–408, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu, 20. 7. 1940.

¹²⁸ DAST, 16–388, Dopis *Zetske plovidbe* ministru saobraćaja KJ Nikoli Bešliću, 27. 11. 1939.

¹²⁹ *Зейска пловидба*, „Зашто је посада Ловћена у Цариграду напустила брод”, *Време*, 4. 8. 1940.

¹³⁰ DAST, 16–406, Dopis *Zetske plovidbe* Direkciji pomorskog saobraćaja (prepis), 21. 8. 1940.

¹³¹ AJ, 334–531–1702, Dopis Ministarstva saobraćaja KJ ministru inostranih poslova KJ Aleksandru Cincar-Markoviću, 11. 9. 1940.

¹³² DAST, 16–408, Dopis načelnika Pomorskog odeljenja Ministarstva saobraćaja Direkciji pomorskog saobraćaja, 12. 3. 1941.

¹³³ Janković, *Od Bokeljske plovidbe*, 211.

¹³⁴ AJ, 334–530–1701, *Zetska plovidba a. d.*, „Parobrodsko pruga Dunav–Jadran”.

i na noj su organizovane ukupno dvadeset i četiri plovidbe. Uspostavljanje Balkanske linije nesumnjivo je predstavljalo veliko dostignuće u pregovorima između članica Balkanskog sporazuma u oblasti pomorskog saobraćaja. Međutim, upravo ovi pregovori su pokazali da zemlje koje su činile ovaj savez, držeći se svojih interesa, nisu uvek bile spremne na kompromis. Takođe, na primeru Balkanske linije se pokazalo da dogovori postignuti na jednom sastanku određenog organa saveza nisu morali da važe na sledećem. Kada bi i došlo do konačnog dogovora, sledio je težak put njegove realizacije. Stiče se utisak da saobraćajno povezivanje ipak nije bilo u dovoljnoj meri podržano i potencirano u Balkanskom sporazumu. Jedan od najvažnijih zadataka u oblasti pomorskog saobraćaja uporno je zagovarala samo Jugoslavija. Grčka i Turska nisu bile zainteresovane za Balkansku liniju, dok je Rumunija, koja je nameravala da sama uspostavi sličnu liniju, kočila njeno otvaranje. Podrška koju su ove tri zemlje dale jugoslovenskoj delegaciji, koja je uporno stavljala predlog o ovoj liniji na pregovarački sto, stigla je u periodu kada se Jugoslavija približavala Bugarskoj, Italiji i Nemačkoj. One su sigurno u Balkanskoj liniji uvidele i koristi za sebe, budući da je ona omogućavala i njihovoj robi i putnicima redovnu mesečnu liniju oko Balkana o trošku jugoslovenskog budžeta. Nismo pronašli u izvorima bilo kakvu potvrdu da su članice Balkanskog sporazuma podržale Balkansku liniju olakšicama ili na bilo koji drugi finansijski način. Međutim, važno je naglasiti da postoji mogućnost da izvori koji bi potvrdili suprotno nisu sačuvani, budući da se o ovom pitanju pregovaralo usmeno i tajno.

Kraljevina Jugoslavija je želela da iskoristi svoj geografski položaj i zainteresovanost mornarice za istočno Sredozemlje da od Balkanskog sporazuma dobije podršku, finansijsku i druge vrste, za jednu parobrodsku liniju svog preduzeća. Jugoslovenski državni vrh je poverio ovaj projekat društvu *Zetska plovidba* sa Cetinja. Na ovu odluku presudno je uticao, po svemu sudeći, Slavko Sirišćević, koji je postao član Upravnog odbora cetinskog društva u tom periodu. Svoje funkcije u jugoslovenskom Ministarstvu spoljnih poslova i jugoslovenskoj delegaciji u Balkanskom sporazumu on je uporno i kontinuirano koristio tokom 1930-ih godina da Jugoslaviji, odnosno *Zetskoj plovidbi* obezbedi Balkansku liniju. Važnu ulogu u realizaciji ovog projekta imale su i veze braće Zuber, vodeće ličnosti preduzeća, sa jugoslovenskim državnim vrhom.

Pokretanje Balkanske linije bio je veliki uspeh jugoslovenske delegacije i jugoslovenske države u Balkanskom sporazumu. Inicijativa koju je pokrenula delegacija ove države bila je realizovana. Međutim, u procesu priznanja Balkanske linije ispoljile su se slabosti jugoslovenske pomorske i spoljne politike, ali i uopšte jugoslovenske države. Četiri velika domaća društva kočila su inicijativu koju je pokrenula i uporno vodila zvanična jugoslovenska delegacija istovremeno podržavajući drugo domaće društvo – *Zetsku plovidbu*. Ostale članice saveza su uočile veliku dvojnost u jugoslovenskoj mornarici (na jednoj strani *Zetska plovidba* kao srpsko preduzeće, a na drugoj četiri velika preduzeća srednjeg i severnog jugoslovenskog Jadrana), ali

i jugoslovenskoj pomorskoj politici. Sukob interesa u pitanju Balkanske linije dodatno je zaoštrio međusobne odnose u domaćoj trgovačkoj mornarici.

Iako se iz izvora može naslutiti da je u sukobu interesa domaćih društava bilo elemenata srpsko-hrvatskog spora, razlozi protivljenja četiri preduzeća Balkanskoj liniji *Zetske plovidbe* bili su, pre svega, poslovne prirode. Sva četiri preduzeća bila su tokom međuratnog perioda zainteresovana za prostor istočnog Sredozemlja i žalila su što ovaj projekat nije njima poveren. Takođe, Balkanska linija je otvorena u godini kada su isticali dugoročni ugovori sa domaćim društvima obalne plovidbe. Postojao je strah kod subvencionisanih preduzeća obalne plovidbe da će, odvajanjem određene sume za subvencionisanje Balkanske linije, njima pripasti manje novca nego što su očekivala.

Spisak referenci

Arhivi

- Arhiv Jugoslavije: Fond 37, Zbirka Milana Stojadinovića; Fond 74, Dvor KJ; Fond 148, Ministarstvo saobraćaja KJ; Fond 334, Ministarstvo inostranih poslova KJ; Fond 411, Generalni konzulat KJ u Carigradu.
- Državni arhiv u Splitu: Fond 16 Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu.
- Bošnjački institut – Fondacija Adila Zulfikarpašića, Sarajevo: Lični/osobni fond „Dr Mehmed Spaho”.

Objavljeni izvori:

- *Skupštinske beleške Narodne skupštine Kraljevine Jugoslavije*, X redovni sastanak Narodne skupštine Kraljevine Jugoslavije održan 8. 3. 1939. (Cyrillic)

Štampa i periodika:

- *Glas Boke. List za privredna i prosvjetna pitanja* (1939)
- *Ilustrovani zvanični almanah – šematizam Zetske banovine* (1931) (Cyrillic)
- *Novo doba*, Split (1937, 1938)
- *Politika* (1934) (Cyrillic)
- *Pomorski godišnjak* (1939, 1933)
- *Pravda* (1934) (Cyrillic)
- *Vidici* (1938)
- *Vreme* (1937, 1940) (Cyrillic)

Literatura:

- Andonov, Aleksandar. „Yugoslav-Turkish Relations (1935–1938)”. *Military National Security Service*, 1 (2023): 194–203.
- Avramovski, Živko. *Balkanska antanta (1934–1940)*. Beograd: ISI, 1986.
- Bakić, Dragan. „The Port of Salonica in Yugoslav Foreign Policy 1919–1941”. *Balkanica XLIII* (2012): 191–219. DOI: 10.2298/BALC1243191B
- Barlas, Dilek and Anđelko Vlašić. „The Balkan Entente in Turkish-Yugoslav Relations (1934–41): the Yugoslav Perspective”. *Middle Eastern Studies* 52, no. 6 (2016): 1011–1024.

- *Biografski leksikon. Narodno predstavništvo. Senat. Narodna skupština.* Beograd: „Nemanja”, 1935. (Cyrillic)
- *Biografski leksikon. Narodno predstavništvo. Senat. Narodna skupština.* Beograd: Sedma sila, 1939. (Cyrillic)
- Campus, Eliza. *The Little Entente and the Balkan Alliance.* Bucuresti: Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1978.
- Degerli, Esra S. „Balkan Pact and Turkey”. *The Journal of International Social Research*, 2/6 (2009): 136–147.
- Franetović, Dinko Bure. *Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore do 1918 godine.* Titograd: Istoriski institut Narodne Republike Crne Gore, 1960.
- Gulić, Milan. *Kraljevina Jugoslavija i Dunav. Dunavska politika jugoslovenske kraljevine 1918–1944.* Beograd: ISI, 2014. (Cyrillic)
- Hoptner, Jakob. *Jugoslavija u krizi: 1934–1941.* Rijeka: „Otokar Keršovani”, 1972.
- Janković, Vasilije Vasko. *Od Bokeljske plovidbe do Zetske plovidbe. Iz istorije brodarstva. Knjiga V.* Podgorica: Sekcija pisaca–radnika Crne Gore; AP Print, 2009.
- Jurišić, Šimun. „Dr Slavko Sirišćević 28. II 1894–11. VIII 1981”. *Kulturna baština* 13 (1982): 135–136.
- Kerner, Robert Joseph and Harry Nicholas Howard. *The Balkan Conferences and the Balkan Entente 1930–1935. A study in the Recent History of the Balkan and Near Eastern Peoples.* Berkeley: University of California Press, 1936.
- 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
- Koneski, Nikola. „Uspostavljanje redovne parobrodsko linije između Kraljevine Jugoslavije i Južne Amerike: 'Kunard lajn' ili 'Jugoslovenski lojd'?” *Tokovi istorije* 1 (2025): 137–168. DOI: 10.31212/tokovi.2025.1.kon.137-168
- Mičić, Srđan. „Balkanski i podunavski koncept jugoslovenske spoljne politike (1925–1938)”. Doktorska disertacija, Filozofski fakultet Univerziteta u Beogradu, 2017. (Cyrillic)
- Mirković, Mijo. *Saobraćajna politika.* Beograd: Geca Kon, 1933. (Cyrillic)
- Mišić, Saša. „Serbo-Albanian Bank in Albania 1925–1927”, *Balkanica* 37 (2007): 249–263.
- Osca, Alexandru. „Romania and the Balkan Pact (1934–1940)”. *Codrul Cosminului* 14 (2008): 271–282.
- Pavlović, Stevan K. *Istorija Balkana 1804–1945.* Beograd: Clio, 2018.
- Pečikan, Ovidiju. *Istorija Rumunâ.* Banja Luka: Besjeda; Beograd: Klio, 2015. (Cyrillic)
- Popisteanu, Cristian. *Romania si Antanta Balcanica.* Bucuresti: Editura politica, 1968.
- *Prva balkanska konferencija. Rad jugoslovenske nacionalne grupe.* Beograd: Jugoslovenska nacionalna grupa za balkansku konferenciju, 1931. (Cyrillic)
- Simić, Bojan. *Propaganda Milana Stojadinovića.* Beograd: INIS, 2007. (Cyrillic)
- Šerbo, Rastoder. „Jugoslovenska radikalna zajednica u Crnoj Gori 1935–1939”. Magistarski rad: Filozofski fakultet Univerziteta u Beogradu.
- *Treća balkanska konferencija. Rad jugoslovenske nacionalne grupe.* Beograd: Jugoslovenska nacionalna grupa za balkansku konferenciju, 1934. (Cyrillic)

- Vanku, Milan. *Mala Antanta: 1920–1938*. Titovo Užice: „Dimitrije Tucović“, 1969. (Cyrillic)
- Virijević, Vladan. *Jugoslovensko-turski ekonomski odnosi 1918–1941*. Kosovska Mitrovica: Filozofski fakultet u Prištini sa privremenim sedištem u Kosovskoj Mitrovici, 2018. (Cyrillic)
- Žikić, Miloš. *Jugoslavija i Bugarska 1929–1941*. Beograd: ISI, 2024. (Cyrillic)

Summary

Nikola Koneski

The Balkan Line – A Steamship Line from the Adriatic to the Black Sea (1938–1940): A “Child” of the Balkan Pact or the Yugoslav Government?

Abstract: Based on archival materials, press sources, published documents, and relevant literature this paper analyzes the process of establishing the Balkan Line, a monthly passenger and cargo steamship line connecting Adriatic and Black Sea ports. Years of negotiations within the Permanent Maritime Committee (COMEB) and the Economic Council of the Balkan Pact, the persistence of the Yugoslav delegation in implementing this project, and the opposition of four Yugoslav companies to recognizing the “Balkan” character of this line, initiated by the Yugoslav company *Zetska Plovidba* in 1938, highlight certain aspects of Yugoslav foreign and transport policy. Additionally, they contribute to a better understanding of the Balkan Pact.

Keywords: Balkan Line, steamship line, *Zetska Plovidba*, Kingdom of Yugoslavia, COMEB, Economic Council, Balkan Pact

The idea of a steamship line connecting the Adriatic and the Black Sea dates back to the 19th century. The initiative for the line discussed in this paper was launched by Yugoslavia within the framework of the Balkan Pact in 1934. In the following years, negotiations took place, revealing the complexity of this alliance. Romania sought to postpone the resolution of this proposal until it was in a position to establish a similar route itself. Greece and Turkey showed no interest in the Balkan Line. However, Yugoslavia eventually managed to secure the support of the other member states. In 1938, the Yugoslav company *Zetska Plovidba* established the line around the Balkan Peninsula, which was officially recognized as a “Balkan” line by the Balkan Pact. However, at that time, four major Yugoslav companies opposed the official Yugoslav transport policy. Nevertheless, they failed to prevent the launch and operation of the Balkan Line. This passenger and cargo line connected the Adriatic and the Black Sea 24 times, running between Sušak and Constanta. Later, the route was extended to Odessa, but it was discontinued in 1940 due to wartime circumstances.