

Kako je nastala Atlantska plovidba

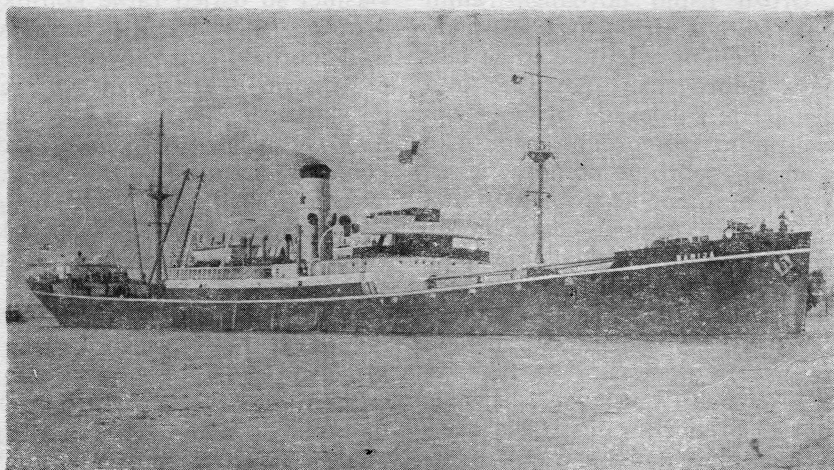
Da bi se dobio točan uvid u sve ono što je uvjetovalo osnivanje broderskog poduzeća prekomorske plovidbe u Dubrovniku 1955. godine nemi- novno se moramo dotaći nekih činjenica, ako ne baš onih kroz bogatu pomorsku prošlost Dubrov- nika, o kojoj se već mnogo pisalo i o čemu posto- je mnogi dokumenti, a ono bar u najkraćim crta- ma o stanju pomorske privrede Dubrovnika prije drugog svjetskog rata, odnosno 1939. godine.

Nastavljajući slavnu tradiciju svojih predaka Dubrovnik je pred drugi svjetski rat bio jedan od najvećih naših pomorskih centara. »Dubrova- čka plovidba«, za ono vrijeme jedno od većih podu- zeća prekomorske plovidbe, u svom je sastavu imala i putničku flotu koja je bila odmah iza »Ja- dranske plovidbe« (»Jadranska plovidba« je bila isključivo poduzeće za putnički promet po Jadra- nu, sa sjedištem na Sušaku). Osim »Dubrovačke plovidbe« u Dubrovniku su postojala još neka manja poduzeća također prekomorske plovidbe. Osim ovih poduzeća, koja su imala svoje sjedi- šte u samom gradu, Dubrovnik je također imao interese i kontrolu u nekim broderskim poduzeći- ma čije sjedište nije bilo u Dubrovniku, ali su vlasnici najvećim dijelom bili Dubrovčani (Jugo- slavenski Lloyd). Možemo, dakle, slobodno reći da je Dubrovnik u ono vrijeme posjedovao više od 50 posto cjelokupne trgovačke mornarice biv- še Jugoslavije. Osim flote i dubrovačka je luka bila jedna od najvećih naših luka po prometu robe i putnika. (Tada nisu postojale luke Bar i Kardeljevo, i tzv. sjeverna luka u Splitu). U godini 1939, na početku drugog svjetskog rata, naglo je opao putnički promet na Jadranu, pa su ubrzo bile ukinute turističke pruge i veći putnički bro- dovi stavljeni u raspremu. Promet se odvijao ma- njim i ekonomičnim putničkim brodovima sve do 1941. godine. Naprotiv, dubrovački brodovi duge plovidbe, kao i ostali jugoslavenski brodovi takve

vrste, plovili su sve do napada na Jugoslaviju pod neutralnom zastavom prilagodivši se novonastaloj situaciji, i uglavnom su bili u službi saveznika. Početak pak rata u travnju 1941. zatekao je jugo- slavensku trgovačku flotu pa tako i dubrovačku, osim par manjih jedinica, izvan teritorijalnih vo- da, i ona se odmah stavila potpuno u službu savez- nika, gdje je izvršavajući postavljene joj zadatke, dala uz velike gubitke i žrtve svoj doprinos pobje- di nad fašizmom. »Dubrovačka plovidba« je u ratu izgubila praktički svu svoju putničku flotu, a oslo- bođenje zemlje je dočekala sa devet brodova duge plovidbe s 42.000 BRT koji su poslužili kao jezgra u stvaranju i izgradnji nove jugoslavenske trgo- vačke mornarice.

Dubrovačka je luka po oslobođenju bila u usporedbi s ostalim našim lukama najmanje ošte- ćena, tako, da je odmah poslije manjih popravaka mogla brzo primiti i veće trgovačke brodove, koji su nosili materijal za nastavak rata i obnovu naše zemlje. Tako je i dubrovačka luka sa svojim po- stojećim kadrom odigrala vrlo veliku ulogu u ob- novu i normalizaciji prilika kod nas.

Nakon svršetka drugog svjetskog rata jugosla- venski su se trgovački brodovi počeli jedan po jedan vraćati u domovinu. S njima su došli i du- brovački brodovi. Međutim, bilo ih je mnogo ma- nje nego na početku rata. Od oko 400.000 BRT, kolika im je bila ukupna tonaža prije rata, u domovinu su se vratili samo 33 broda duge i veli- ke obalne plovidbe s ukupno 136.000 BRT. Ova- kvom flotom, koja je k tome bila i zastarjela (sa- mo jedan brod na lož ulje) i uz zadatke koji su se pred nju postavljali, nije bilo moguće upravlja- ti s više mjesta. Sama se po sebi dakle nametnula potreba, da se upravljanje cijelom flotom koncen- trira na jedno mjesto kako bi ona mogla najuspješ- nije izvršavati sve postavljene zadatke u obnovi naše zemlje, koju je svršetak rata ostavio s razru-



P/b »BANIJA« (ex »SVETI VLAHO«), nosivosti 9.832 tona, prvi brod primljen od Jugolinije pri osnivanju

šenim lukama i brodogradilištima.

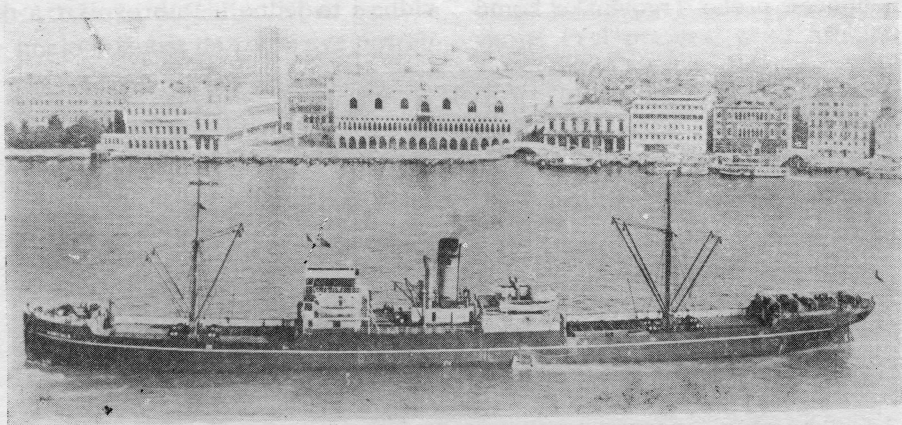
Ova je odluka provedena kroz Direkciju pomorske plovidbe u Splitu gdje je bila koncentrirana administracija i eksploatacija brodova sve do 1974. godine. Od 1948. pa do 1951. trgovačkom mornaricom se rukovodi iz Generalne direkcije u Rijeci. Ubrzo se međutim, osnivaju četiri operativna organa: Jugoslavenska linijska plovidba, Jugoslavenska slobodna plovidba, Jadranska slobodna plovidba i Jadranska linijska plovidba. Nedovoljan broj jedinica i nemogućnost podjele linijske i slobodne plovidbe diktirao je spajanje prva dva organa u Jugoslavensku linijsku plovidbu. Godine 1953. ukida se Generalna direkcija trgovačke mornarice i počinje se s decentralizacijom lokalne obalske plovidbe na Rijeci i šest lokalnih poduzeća uzduž obale. Kod toga Dubrovnik dobija četiri drvena motorna broda od oko 300 DWT za svoju obalnu plovidbu, koja je uzela naziv Pomorsko transportno poduzeće Dubrovnik.

Odluka o koncentraciji trgovačke mornarice, iako je bila potrebna i neminovna, najviše je pogodila Dubrovnik, koji je praktično prvi put u svojoj povijesti ostao bez flote. Dubrovačke po-

daje svih pomorskih škola na našoj obali, s tim da se na Rijeci koncentrira cjelokupno pomorsko školstvo. Ovakvo traženje je naišlo na negodovanje u svim našim pomorskim centrima — Splitu, Dubrovniku i Kotoru. Srećom, na savjetovanju koje je održano na Rijeci u organizaciji Centralnog odbora sindikata pomorske privrede, uz sudjelovanje svih zainteresiranih škola, pomorske uprave, pomorskih vlasti i pomorske privrede, ovaj je prijedlog potpuno odbačen.

Godine su prolazile, vršile su se razne organizacije i reorganizacije, a Dubrovnik kao pomorski grad bio je skoro sasvim zaboravljen. Razlozi koji su zahtijevali koncentraciju flote nestali su čim je ukinuta Generalna direkcija trgovačke mornarice i flota raspoređena na nekoliko potpuno samostalnih pomorskih poduzeća. Razumljivo je, dakle, da su počeli zahtjevi, u prvom redu u Dubrovniku, a i u drugim gradovima uzduž obale (Kotor, Split), da se i u njima počne obnavljati brodarstvo i pomorska privreda koje im je oduvijek bilo temelj opstanka.

Da bi se shvatio opravdan zahtjev Dubrovnika treba znati slijedeće činjenice:



P/b »Korčula« (ex »Senga«), nosivosti 8.280 tona, primljen od Jugolinije pri osnivanju

morske krugove i žitelje tješila je jedino nada da je to privremena mjera koja je u ovakvim uvjetima nužna, pa su svim formama nove organizacije davali podršku i pomoć. Istaknuti pomorski stručnjaci pošli su iz Dubrovnika da pomognu pri organizaciji i eksploataciji naše flote, luka i pomorskih agencija.

Nada da je koncentracija flote tek privremena mjera naglo je splasnula kad je stigla odluka Generalne direkcije trgovačke mornarice da se sva pokretna imovina bivše Dubrovačke plovidbe, zajedno sa arhivom, spakuje i uputi na Rijeku. Naime, Dubrovačka je plovidba, u svom sastavu imala za svoje potrebe vrlo dobro uređenu mehaničku radionicu i tapetarsku radionicu, a k tome za ono vrijeme vrlo dobro i moderno uređenu praonicu. Mehanička i tapetarska radionica su po spisku spakovane i upućene na Rijeku, a radionica je predana Jadranskoj linijskoj plovidbi. Još jedan događaj u to vrijeme se bolno dojmio dubrovačkih pomoraca. Naime, 1948. godine izlazi tzv. »bijela knjiga« u kojoj se preporučuje uki-

1. Dubrovnik, koji je oduvijek bio, zahvaljujući pomorstvu, bankarstvu i turizmu, jedan od centara financijske moći, u 1953. godini svoje rashode kao nerazvijen grad pokriva iz budžeta NRH. Dok je prosječni prihod po glavi stanovnika u NRH 52.000 din, u Dalmaciji 32.000 din, u Dubrovniku 22.000 din (iz podataka Trgovinske komore u Dubrovniku 1953. godine).

2. Turizam u 1953. godini počinje da se razvija, pa je razumljivo da takav nije mogao dati neke značajnije prihode, tim više što su hotelski kapaciteti bili manji nego predratni.

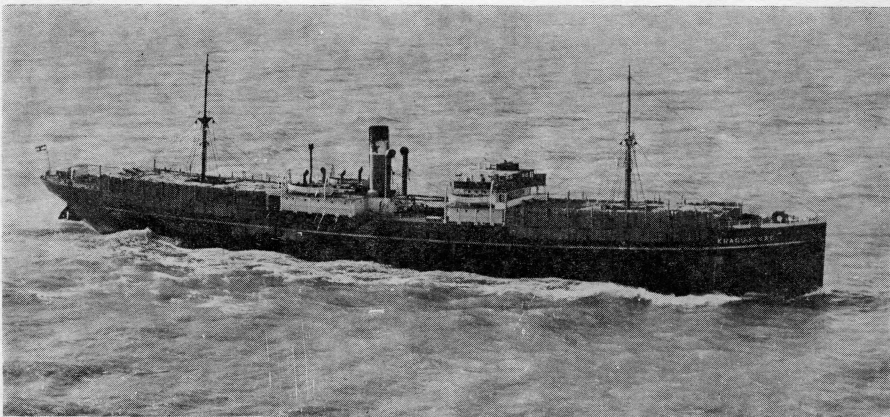
3. Počinje se javljati nezaposlenost, u vrlo oštroj formi u prvom redu kod školovanog kadra za pomorsku privredu. Naime, treba imati u vidu da je pomorska škola za vrijeme rata, a isto tako od oslobođenja do 1953. godine, radila i davala nove kadrove. Svi ovi kadrovi nisu mogli biti zaposleni na brodovima, u prvom redu zbog malih kapaciteta, a i zbog toga što su bili daleko od brodarstvenih poduzeća. U to doba nije bilo čudno vidjeti zapovjednike duge plovidbe kako plove na malim drve-

nim brodovima za obalni razvoj ili pak da rade u luci kao brojači tereta, dispečeri ili slično. Časnici su palube bili dizaličari, a nezaposleni su kadeti očekujući ukrcaje, radili kao obalni radnici dok konačno ne bi promijenili zvanje i pošli na studije. Ovakvo je stanje nezaposlenog pomorskog kadra ondašnjim vlastima predstavljao pravi politički problem, pogotovo kad je ilegalni bijeg pomoraca preko granice počeo uzimati sve više maha. Među njima je bilo dosta onih koji su se svršetkom rata vratili u domovinu sa svojim brodovima, a sada nisu imali izgleda da bi se u dogledno vrijeme mogli ponovo ukrcati.

Ovdje smo u kratkim crtama opisali stanje u Dubrovniku u trenutku kad je postavljen opravdan zahtjev da se u interesu i Dubrovnika i trgovačke mornarice izvrši decentralizacija flote i da Dubrovnik dobije jedan njen dio kako bi mogao nastaviti svoju pomorsku tradiciju.

Ideja da se postavi takav zahtjev nikla je iz Kluba pomoraca od nekolicine dubrovačkih pomoraca, a ubrzo prihvaćena od svih društveno-političkih organizacija u Dubrovniku. Ovaj je zahtjev s obrazloženjem upućen preko Trgovinske komo-

ranjem dvaju poduzeća slobodne plovidbe, jednim u Dubrovniku drugim u Kotoru, izdvajajući iz Jugolinije one brodove duge plovidbe koji joj nisu potrebni za održavanje postojećih linija. Ovim zaključkom nisu se složili prisutni predstavnici Jugolinije i Trgovinske komore Rijeka, obrazlažući da još nije došlo vrijeme da se vrši decentralizacija. Na ovom sastanku je također bilo zaključeno da sve zainteresirane trgovinske komore uzduž obale podnesu komori u Splitu svoje obrazložene prijedloge o decentralizaciji uz ekonomsku dokumentaciju. Na osnovu podnesenih prijedloga Trgovinska komora — Split — bi ponovo sazvala sastanak na kojem bi o svemu temeljito raspravilo i konačan prijedlog bi se uputio Saveznom izvršnom vijeću na rješenje. Ovaj drugi sastanak je održan u Dubrovniku, dana 28. i 29. rujna 1953. Bile su prisutne sve one organizacije kao u Splitu i tu je donesen zaključak, da se iz Jugoslavije izdvoje svi brodovi slobodne duge plovidbe koji nisu potrebni za održavanje postojećih linija s tim, da se ostavi izvjesna rezerva od 3—4 odsto. Od izdvojenih brodova treba formirati dva poduzeća duge slobodne plovidbe i to jedno u Dubrovniku, a drugo u Kotoru.



P/b »Kragujevac« (ex »Ivan Topić«), nosivosti 8.103 tona, primljen od Jugolinije pri osnivanju

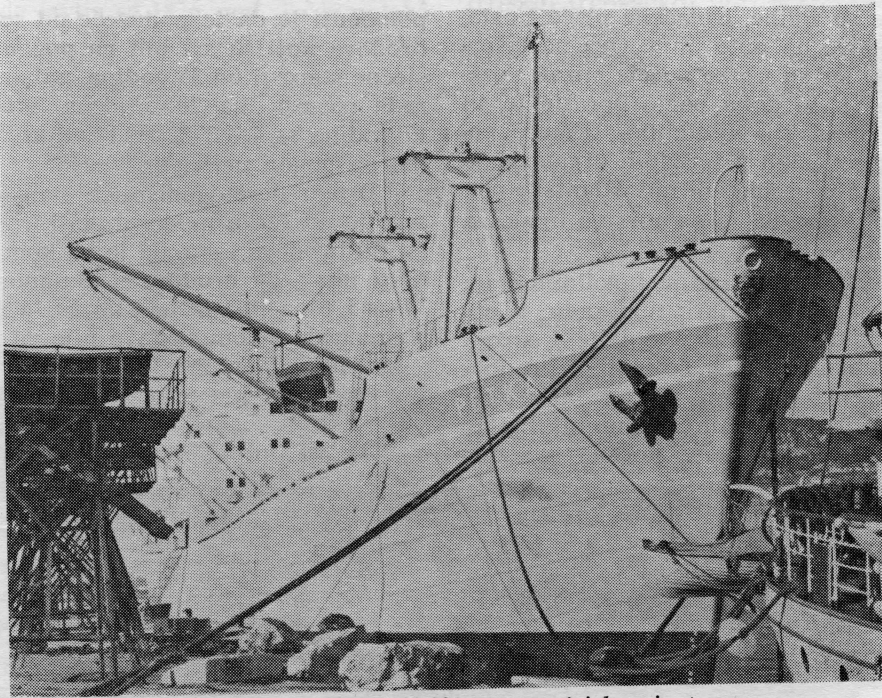
re u Dubrovniku Trgovinskoj komori Splitu kod koje je naišao na potpuno razumijavanje i podršku. Bilo je dogovoreno da obje Komore skupa izrade prijedlog za decentralizaciju i da se uz dostavljene materijale sazove sastanak Međukomorskog lučkog odbora na kojem bi trebali prisustvovati svi zainteresirani Narodni odbori, pomorska poduzeća, pomorske agencije, pomorske škole, pomorske agencije, pomorske škole, pomorske upravne vlasti, sindikat pomoraca i predstavnici Jugoslavenske ratne mornarice. Ovaj sastanak je održan u Splitu dana 22. i 23. svibnja 1953. godine. Velika se većina prisutnih izjasnila u prilog osnivanju brodarskih poduzeća i u drugim lukama uzduž Jadrana, a u prvom redu u Dubrovniku, Splitu i Kotoru. Zaključeno je, da su razlozi koji su tražili koncentraciju cijele flote na jednom jedinom mjestu nestali, i da u interesu unapređenja naše trgovačke mornarice valja početi s formi-

Ovakav usvojen prijedlog bio je dostavljen SIV-u. Na ovom su se sastanku predstavnici Jugolinije izjasnili protiv.

Savezno izvršno vijeće na ovakav prijedlog nije odmah iznijelo svoje stajalište pa se polemika i dalje nastavila između onih koji su bili za i protiv decentralizacije. Pisani su putem štampe razni članci i brošure (»Siva knjiga«) u kojima se nastojalo prikazati kako je stvaranje ovih novih poduzeća preuranjena stvar i kako su predviđeni brodovi za izdvajanje iz Jugolinije stari i nerentabilni, pa kao takvi ne pružaju ovim preduzećima mogućnost opstanka. S druge strane su pak zainteresirane komune, u prvom redu Dubrovnik i Kotor, nastojale da se izdvajanje brodova čim prije izvrši. Prilikom boravka predsjednika Tita u Dubrovniku koncem 1954. godine poveo se razgovor o tome kako je za oživljavanje privrede Dubrovnika u sva-

kom slučaju, pored postojećeg turizma, nužno trebalo oživjeti u prvom redu pomorsku privredu. Predsjednik Tito se s time potpuno složio i obećao da će toj akciji dati punu podršku. Od podnesenog prijedloga SIV-u prošla je 1954. i polovica 1955. godine, a da se još ništa konkretno nije učinilo. Jugolinija je kroz ovo vrijeme nabavila veći broj novogradnji u zemlji i inozemstvu pa je postojala mogućnost izdvajanja većeg broja brodova slobodne plovidbe nego u momentu podnošenja prijedloga. Razumljivo je, dakle, što su se počele javljati i druge komune uzduž obale koje su također bile zainteresirane za osnivanje brodarskih poduzeća, u prvom redu Piran i Zadar (Split je pak, odmah bio predviđen kao sjedište poduzeća velike obalne plovidbe). Budući da je početkom 1955. postalo očito, da je pitanje izdvajanja jednog dijela brodova iz Jugolinije gotova stvar i da će nekoliko brodova biti dodijeljeno i Dubrovniku, na sjednici Gradskog vijeća i Vijeća proizvođača narodnog odbora grada Dubrovnika dne 27. svibnja 1955. donesena je odluka (broj 9536/55) da se u Dubrovniku osnuje poduzeće prekomorske plovidbe pod imenom Atlantska plovidba. Novo osnovano poduzeće je imalo dužnost da izvrši sve potreb-

vršiti izdvajanje brodova iz Jugolinije, kojih i kome ih dodijeliti. U tu svrhu su u Beogradu u Sekretarijatu SIV-a za saobraćaj i veze bila održana dva sastanka sa zainteresiranim koja su trajala do dugo u noć i tek na drugom sastanku, koji je održan mjesec dana nakon prvog, donesen je prijedlog, koji je kao konačan podnesen SIV-u, Odboru za privredu, na suglasnost i odobrenje. Ovakav je prijedlog sa strane SIV-a bio prihvaćen dana 3. 12. 1955. i odmah dostavljen Jugoliniji. Jugolinija je dostavljeni predlog o izdvajanju brodova prihvatila na svom upravnom odboru i dostavila ga svom radničkom savjetu, koji je na zasjedanju od 9. i 10. prosinca 1955. donio konačnu odluku da se poduzeću »Atlantska plovidba« u Dubrovniku dodijele brodovi: Banija, Livno, Korenica, Korčula, Kragujevac, Plitvice i nešto kasnije brod Beograd. Istom odlukom je dodijeljeno Piranu šest brodova, Kotoru šest brodova i Zadru dva broda tanke- ra. (Što se tiče Splita SIV, Odbor za privredu, predvidio je da se u taj grad iz Rijeke dislocira Jadroslobodna.) Jugolinija je odluku svog radničkog savjeta počela izvršavati odmah, tj. onako kako je koji brod stizao u domovinu i završio putovanje. Prvi preuzeti brod Atlantske plovidbe bio



M/b »Petka«, nosivosti 10.231 tona, pri iskrcanju tereta.
Brod je izgrađen u Splitu 1957. godine kao prva novogradnja
»Atlantske plovidbe«.

ne radnje za prijem brodova i da pripremi dokumentaciju za investiciona ulaganja.

Od osnutka poduzeća pa do konačne odluke o brodovima koji će biti dodijeljeni Atlantskoj plovidbi prošlo je više od pet mjeseci. SIV je na osnovi materijala koji mu je dostavljen imenovao komisiju koja je trebala u dogovoru sa zainteresiranim dati konačan prijedlog o tome kako iz-

je brod »Banija« koji je primljen 14. 12. 1955. na Rijeci i od tog se datuma može smatrati da poduzeće Atlantska plovidba i fizički postoji. Ostali brodovi su stizali tako da su svi bili preuzeti do konca ožujka 1956. osim broda Beograd koji je zbog potreba Jugolinije stigao tek koncem 1956. godine. Svi su primljeni brodovi bili na pogon ugljenom, a prosječna starost im je bila 35 godina.

POČETNO BRODOVLJE »ATLANTSKE PLOVIDBE«

Ime broda	BRT	DWT	God. grad.	Ušao u sastav »Atlant. plov.« mj/god/mjesto	Prodan kao staro željezo mj/god/mjesto
1. p/b »BANIJA« (ex »Sveti Vlaho«)	6001	9832	1928.	12/55 Rijeka	3/66 Hirao
2. p/b »KORČULA« (ex »Senga«)	5263	8280	1913.	1/56 Raša	4/59 Hongkong
3. p/b »LIVNO« (ex »Lucijana«)	4222	7934	1928.	1/56 Venecija	9/61 Krapanj
4. p/b »PLITVICE« (ex »Dubravka«)	3841	6428	1905.	1/56 Emden	7/61 Split
5. p/b »KORENICA« (ex »Jurko Topić«)	5267	8270	1919.	2/56 Ravenna	5/60 Osaka
6. p/b »KRAGUJEVAC« (ex »Ivan Topić«)	5017	8103	1920.	3/56 Pula	7/60 Kure
7. p/b »BEOGRAD« (ex »Federiko Glavić«)	5427	9600	1925.	2/57 Rijeka	3/70 Split
	35038	58447	35 prosjek starosti		

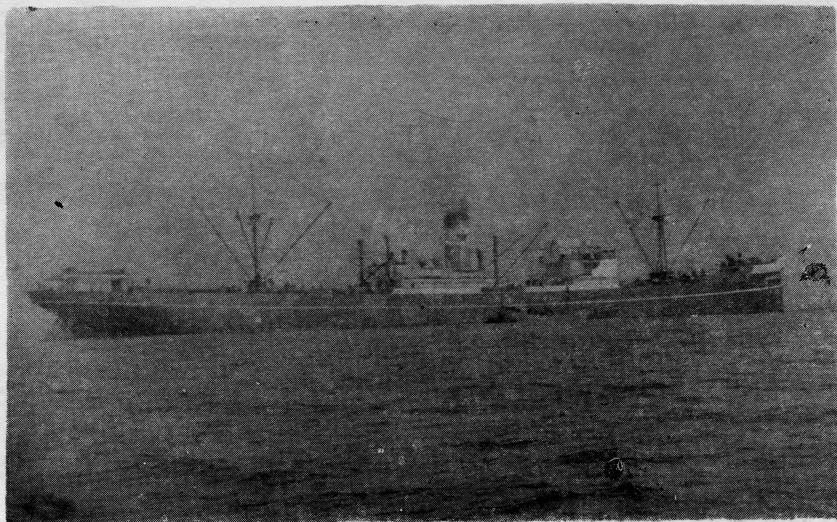
Sam početak rada poduzeća predstavljao je svojevrstan problem. Brodovi su predavani bez zaliha i bez ikakvih fondova, a trebalo ih je odmah upućivati na putovanja. U samom početku obrtnih sredstava nije bilo, pa se poduzeće snalazilo onako kako je moglo. Ilustracije radi napomenuti je da su Klub pomoraca u Dubrovniku i Pomorska škola osigurali najpotrebnija sredstva za plaćanje putnih troškova ljudi koji su išli na primopredaju brodova. Ovaj je problem, međutim, vrlo brzo riješen na taj način, što su privredne organizacije Dubrovnika ponudile Atlantskoj plovidbi zajam u iznosu od 15.000.000 starih dinara. Kupljene su zalihe, isplaćene plaće i ostalo i uputilo brodove na putovanja. Ova nestašica je kratko trajala, jer su ubrzo počele stizati vozarine koje su baš u to doba naglo porasle te su u mnogo čemu olakšale »porođajne« teškoće poduzeća. Gest dubrovačkih privrednih organizacija da zajmom osiguraju nesmetani rad Atlantske plovidbe najbolji je dokaz da je pomorstvo imalo za sobom čitav Dubrovnik.

Ovdje treba napomenuti da je Jugolinija prije predaje brodova nastojala ukrcati posadu, a pogotovo zapovjednike ili časnike polube i stroja koja je bila rodnom iz krajeva kojima su brodovi bili namijenjeni. Tako od osam zapovjednika koji su s brodovima pristigli, njih sedam bilo je iz Dubrovnika. Ovakav je sastav posada također

mnogo pridonio da poduzeće već u samom početku čvrsto i solidno započne s poslovanjem. One su savjesno izvršavale zadatke, iako u početku nisu bile adekvatno plaćene, niti su imale onaj komfor kakav su imale na većini brodova Jugolinije. Svojim solidnim poslovanjem Atlantska plovidba je ubrzo stekla poslovni ugled kod domaćih i stranih partnera i brzo se počela obnavljati i rasti. Njena se flota ubrzo obnovila i udvostručila, što je najbolje pokazalo, da je decentralizacija bila potrebna i korisna i našoj trgovačkoj mornarici, i Dubrovniku, koji je s pomorstvom i turizmom postao ponovno jak privredni centar. Ilustracije radi napomenuti je da je poduzeće od sedam zastarjelih brodova koji su svi bili na pogon ugljenom, prosječne starosti od 35 godina, nakon 10 godina svog rada narasla na 20 brodova prosječne starosti 17 godina sa 181.272 DWT, od kojih ni jedan nije bio na pogon ugljenom.

Drugu desetogodišnjicu svog opstanka poduzeće je posvetilo modernizaciji i povećanju tonaže svojih brodova tako, da je na koncu drugog desetljeća imala 20 brodova s ukupnom nosivošću od 343.645 tona prosječne starosti 6,5 godina, uz napomenu da u tom sastavu nije više bilo ni jednog s parnim pogonom.

Pokušali smo, eto, u najkraćim crtama opisati kako se osnivala Atlantska plovidba, što je brodarstvu Dubrovnika ona značila i što mu znači.



P/b »BEOGRAD« (ex »FEDERIKO GLAVIĆ«), nosivosti 9.600 tona, primljen od Jugolinije