

## U povodu proslave 100-godišnjice nastanka Jadranske linijske plovidbe

Ovogodišnja proslava 100-godišnjice nastanka Jadranske linijske plovidbe, 50-godišnjice osnivanja prvog jugoslavenskog putničkog parobrodarskog društva i 25-godišnjica formiranja Socijalističkog poduzeća Jadranska linijska plovidba u Rijeci predstavlja značajan događaj ne samo za radnu organizaciju i SRH već i za širu našu samoupravnu socijalističku zajednicu.

Povijesna je istina da je zapravo obalno redovno putničko brodarstvo na Jadranu starije od jednog vijeka, jer je već 1836. godine tršćanski Austrijski Lloyd pored linija iz Trsta za inozemstvo uveo i održavao intezivnu službu na cijelom dijelu našeg Jadrana. No ipak ta služba nije naša već tuđinska i to ne samo po kapitalu već i po mentalitetu, a osim toga ta služba je potpuno monopolizirana a društvo ovlašteno od države provodi politiku Beča s intencijama poznatog »Drang nach Osten«.

U drugoj polovici XIX stoljeća dolazi na našoj obali do široke i snažne akcije osnivanja brodarskih društava odnosno do udruživanja inokosnih brodovlasnika i koncentracije kapitala kao mjere kojom se pokušava zaustaviti depresija brodarstva na Jadranu. Međutim, većina tih društava nije proširila svoju djelatnost na parobrode, već se orijentirala isključivo na jedrenjake duge plovidbe na atlantskim pravcima (Orebić, Dubrovnik, Bakar, Koper). Jedino među njima »Senjsko brodarsko društvo« osnovano

1870. uočavajući slabu povezanost Rijeke sa Senjom i lukama Hrvatskog primorja orijentira svoju djelatnost na izgradnju i korištenje parobroda obalne plovidbe koji postaju ekosnicom i predstavljaju primat u stvaranju i organiziranju redovite obalne pomorske putničke plovidbe na istočnoj obali Jadrana. Tako se Senjsko brodarsko društvo odlučilo da sagradi parobrod obalne plovidbe koji bi služio za prijevoz putnika i robe na pruzi Senj — Rijeka. Taj brod s parnim compound-strojem sagrađen je u brodogradilištu »Stabilimento tecnico« u Rijeci i pod imenom »Hrvat«, 13. VII 1872. porinut je u more a 4. IX iste godine u potpunosti završen i opremljen za plovidbu. Ovaj brod bio je dug 34,65 m, širok 4,80 m i 2,81 m visok a prema tadašnjim baždarskim mjerama imao je 111 brt i razvijao je brzinu od 10,9 čvorova na sat. Počeo je saobraćati 7. rujna 1872. na pruzi Senj — Rijeka, i to zimi tri puta a ljeti pet puta na tjedan tičući usput luke Novi, Selce, Crikvenicu, Voz, Kraljevicu i Bakar. Uspostavljanjem ove pruge na relaciji Senj — Rijeka započinje ustvari kontinuirana redovna pomorska služba kojoj je danas na našoj obali Jadranska linijska plovidba direktni nasljednik. Iza ovog početka razvija se nešto kasnije Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko parobrodarsko društvo poznato pod imenom »Ungaro-Croate« koje se je u nešto više od 20 godina postojanja razvilo u snažno parobrodarsko društvo. Mre-



Sekretar za saobraćaj i pomorstvo Izvršnog vijeća SRH drug Nikola Gril govori prigodom proslave svečanog jubileja Jadranske linijske plovidbe

ža pruga proširila je duž cijele obale Jadrana tako da su pored niza lokalnih pruga u Kvarneru i Dalmaciji održavane i uzdužne pruge od Rijeke do Kotora i to 4 puta na tjedan te pruge za Veneciju, Anconu, Trst, Albaniju i za Grčku. Pred sam rat društvo je (1914) imalo 45 putničkih i putničko-teretnih brodova sa 16.248 brt, a pomorci na svim brodovima bili su uglavnom naši ljudi.

U istom razdoblju razvija se redovna parobrodarska služba i u Dalmaciji tako da već 1879. godine u splitskom okružju plovi 6 parobroda obalne plovidbe i to vlasništvo dvaju tvrtki: »Braće Rismondo« iz Makarske i »Prini« iz Splita. I drugi privredni centri imaju svoja parobrodarska društva koja vrše lokalnu službu. Tako je 1891. u Zadru osnovano »Perlini comp. Consorti« a 1896. »Navigazione a vapore zaratina«; u Šibeniku djeluje društvo »Pio Negri i drug«, a na Visu je također 1891. osnovano parobrodarsko društvo »Serafin Topić i dr.«. Kako je Austrija nastojala objediniti ova mala društva zbog lakšeg objedivanja subvencije, gradnje novih brodova i bolje organizacije linijske službe, potkraj 1907. dolazi do fuzije »Zaratina«, »Negri«, »Rismondo« i »Topić« u novo društvo »Dalmatia«. Tom društvu pristupila je i novoosnovana splitska »Dalmatinska plovidba«, a i Austrijski Lloyd sa dva broda. Tako novoosnovano društvo, pored lokalnih pruga u sjevernoj i srednjoj Dalmaciji održava i nekoliko uzdužnih pruga s ishodištem u Trstu. Makar je sjedište društva bilo u Zadru, stvarna je direkcija bila u Trstu, što je odgovaralo Austriji ne samo zbog subvencije, već i zbog penetracije kapitala na dalmatinsko područje. Time su se izjalovile nade Dalmacije da koncentracijom kapitala i osnivanjem društva stvorj protutežu Ugarsko-Croati, koja je sve više osvajala tržište.

Poslije ovih fuzija ostalo je na Jadranu još jedno veće domaće parobrodarsko društvo, koje nije podlijeglo pritisku tuđinskog kapitala već je ostalo samostalno. U teškim uvjetima do I svjetskog rata uz pomoć Lloydja i snažnu Ungaro-Croatu to nije bilo lako ali je ipak »Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi« to uspjelo jer je svoje sjedište zadržala u Dubrovniku. Plovidba u Dubrovniku osnovana je 1880. da bi se 1909. godine organizirala u dio ničko društvo pod nazivom »Ragusea« — Dubrovačka plovidba.

Do prvog svjetskog rata još je ostalo samostalnih nekoliko manjih parobrodarskih društava lokalnog značaja, i to: »Bokeška plovidba« osnovana 1902., »Austro-Hrvatsko parobrodarsko društvo« u Puntu osnovano 1905., »Kaštelanska plovidba« u Kaštel Sućurcu, »Peljička plovidba« u Krilo-Jesenice, Hrvatsko parobrodarsko društvo »Jadran« u Splitu, »Pelješka plovidba« u Korčuli, »Obalna plovidba« u Dubrovniku te društva na današnjoj našoj obali Istre.

Prema nepotpunim podacima pred I svjetski rat navedena parobrodarska društva raspolagala su sa oko 110 brodova i oko 30.000 brt.

Krajem I svjetskog rata po sporazumu Trumbić — Bertolini od 7. IX 1920. Jugoslaviji je dodijeljeno brodovlje Dubrovačke plovidbe i manjih brodovlasnika sjedišta kojih su se nalazila na teritoriju Jugoslavije, zatim brodovlje Dalmatie (Trst - Zadar) i Ungaro-Croate (Rijeka). Tako je u studenom 1922. godine formirana Jadranska plovidba d. d. sa sjedištem u Sušaku a u sastavu ove plovidbe ušli su: Austro-Ugarsko parobrodarsko društvo, Austro-Hrvatsko parobrodarsko društvo (Punat), Hrvatsko parobrodarsko društvo (Senj), Obalna plovidba Dubrovnik, Oceania s tri mala parobroda i Dalmatia. U Dubrovniku nastavlja sa radom Dubrovačka plovidba dok se u Cetinju formira Zetska plovidba. Sva ova tri društva imala su izraziti kapitalističko-privatni karakter a u ime države vodila su komercijalno-prometnu politiku koju su na kopnu objavile državne željeznice i bila su nosioci redovnog obalnog putničkog saobraćaja za cijelo vrijeme postojanja stare Jugoslavije.

Sistem održavanja unutrašnjeg pomorskog saobraćaja diktiran je visinom subvencije i međusobnim ugovorima, tako da je Zetska plovidba obavljala lokalnu plovidbu u bazenu Boke i minimalno učestvovala u uzdužnom saobraćaju, Dubrovačka plovidba vršila je promet u dubrovačkom okružju i učestvovala u prijevozu u uzdužnom saobraćaju, dok je sav ostali saobraćaj na obali vršila Jadranska plovidba. Od ugovorenih pruga ova su tri druš-

tva pred II svjetski rat održavala ukupno 9 uzdužnih pruga, 48 lokalnih pruga u 5 okružja i 4 pruge vezane sa inozemnim lukama. Osim ovih održavano je još 19 neugovorenih pruga u 4 okružja. Putničko-teretne pruge koje su povezivale Jadran s istočnim Sredozemljem imale su skoro isključivo karakter teretnih a u toku sezone tičući i Grčke luke imale su karakter kružnih putovanja nešto slično kao što danas sa svojim brodovima održava Jadrolinija na području Mediterana.

Brodovlje je pretežno bilo naslijeđeno od Austro-Ugarske monarhije a sistem subvencioniranja, obujam poslova i interes kapitala nije dozvoljavao intenzivniju izgradnju kao što je to bio slučaj prije I svjetskog rata. U cijelom 20-godišnjem razdoblju stare Jugoslavije sva tri društva izgradila su ukupno 8 novih brodova, tako da su II svjetski rat dočekala sa ukupno 72 broda i 30.428 brt.

Promet putnika i linijskog tereta koji su ova tri društva svojim brodovima vršili predstavljao je skoro cjelokupan promet duž obale, jer su brodovi bili jedina veza ne samo na potezu otok — kopno nego skoro i jedina veza među mjestima duž obale, pošto uzdužne kopnene saobraćajnice nisu postojale.

Od svog nastanka putnička plovidba u cjelini bila je pasivna jer slaba napućenost i nedovoljan privredni potencijal nisu ovu plovidbu mogli alimentirati u dovoljnoj mjeri da bi ona vlastitim prihodima iz prometa mogla pokriti svoje troškove. Zbog toga je u staroj Jugoslaviji nastavljeno — kao i u dvojnoj monarhiji — subvencioniranje pasivnih pruga koje su održavala parobrodarska društva na našoj obali. U prvim poratnim godinama ugovor o subvenciji zaključivao se svake godine, a od 1928. godine prelazi se na sistem 10-godišnjih dugoročnih ugovora koji obuhvaćaju ne samo obavezu održavanja utvrđenih pruga već i obnovu plovnog parka. Makar ovaj sistem subvencioniranja nije u cjelosti odgovarao ipak je on osiguravao redovitu službu na Jadranu i djelomičnu obnovu flote i njeno vanredno dobro održavanje. Razne usluge koje su pružane na brodovima mnogo su doprinijele jačanju putničkog prometa na Jadranu pogotovu turističkog što je dobrim dijelom ublažavalo pasivnost siromašnog stanovništva uzduž naše obale i otocima.

U takvu stanju i s takvom službom dočekan je II svjetski rat. Velika razaranja u toku rata nisu mimoišla ni ovu flotu, dapače može se reći da je baš ona najgore prošla jer je veći broj brodova uništen ili onesposobljen za plovidbu a mnogi od njih su potopljeni. Od predratnih 72 broda kraj rata dočekao je svega 21 brod sa 5.699 brt za lokalni saobraćaj odnosno svega 19% predratne tonaže. Od ukupno 21-og broda koji su prije rata obavljali službu na uzdužnim prugama nakon rata ostala su samo dva broda nepotopljena koja su neposredno poslije oslobođenja stradali od magnetskih mina i to p.b. Ljubljana 14. V 1945. u bakarskom zaljevu, a p.b. Srbin 8. VI 1947. kod Glavoteka na otoku Krku.

I usprkos tome s ponosom se moramo sjećati tih ratnih godina jer su pomorci — članovi kolektiva spomenutih društava u tim ratnim zbivanjima znali gdje im je mjesto. Oni se susreću po svim ratnim poprištima na kopnu i na moru, od Sutjeske do Zelengore do Visa i Dugog Otoka, a od kapitulacije Italije sudjeluju u borbama sa svojim brodovima kojima su godinama ranije održavali na toj istoj obali redovan putnički saobraćaj. Nikada nećemo zaboraviti ulogu i značaj koji su u ratu imali naši ljudi i naši brodovi počev od broda heroja »Bakar«. To će nam ostati kao memento — nama i generacijama koje će iza nas nastaviti radom u ovoj za našu zajednicu važnoj i odgovornoj službi. Nezaboravni su herojski podvizi pomoraca s brodova male obalne plovidbe Bakar, Ljubljana, Makarska, Morava, Hrvat, Ban Jelačić, Lahor, Sretno i drugih čije su se posade borile za vrijeme NOB-e u sastavu naše ratne mornarice.

Pomorci su u borbi pod vanredno teškim okolnostima spasili više tisuća boraca — ranjenika, zatim djece, žena i staraca iz zbjega. Oni su bili tamo gdje su za spas i pobjedu bili potrebni, a čašno su izvršili svoju historijsku ulogu, bilo u momentu potapljanja svojih brodova da ne padnu u ruke neprijatelja, bilo u danima kada su proslavljene borbe prebacivali u borbenim akcijama na otoke i kopno do konačne pobjede i oslobođenja naših otoka i obale.

U znak zahvalnosti i slave herojske smrti stotina naših pomoraca koji su u drugom svjetskom ratu za oslobođenje domovine i spas čovječanstva dali svoje živote podignut je u Splitu na Dan mornarice i pomorstva 10. IX 1960. veličanstven spomen — svjetionik »Pomorac« kao simbol herojske borbe i putokaz pomorcima za izlaz na pčinu.

Prva redovita parobrodarska pruga na oslobođenom teritoriju uspostavljena je u toku rata u rujnu 1944. godine su redovite pruge u riječkom i pulskom okružju. U zadarskom i šibenskom okružju linijska plovidba vršena je isključivo drvenim motornim jedrenjacima.

Povlačenjem nepotopljenih brodova iz službe Bari — Split i restitucijom brodova koji su bili u rukama okupatora i nisu bili potpuno uništeni, odmah nakon oslobođenja započeo je redovan linijski saobraćaj najprije u splitskom okružju, zatim u dubrovačkom i kotorskom, a nakon oslobođenja Hrvatskog primorja, Rijeke i Istre uvedene su redovite pruge u riječkom i pulskom okružju. U zadarskom i šibenskom okružju linijska plovidba vršena je isključivo drvenim motornim jedrenjacima.

Kada je 10. studenog 1945. osnovana Direkcija pomorske plovidbe u Splitu u službi Obalne linijske plovidbe bilo je ukupno 200 brodova od čega je 8 dobiveno restitucijom, i to brodovi: Brač, Budva, Cres, Krk, Šumadija, Pašman, Podhum i Starigrad. U skladu s općom državnom politikom te u svrhu što bolje organizacije i unapređenja pomorsko-privredne službe ukida se 31. prosinca 1946. godine Direkcija pomorske plovidbe a osnivaju se 20. siječnja 1947. godine državna brodarska poduzeća među kojima i Jadranska linijska plovidba sa sjedištem u Sušaku — Rijeka.

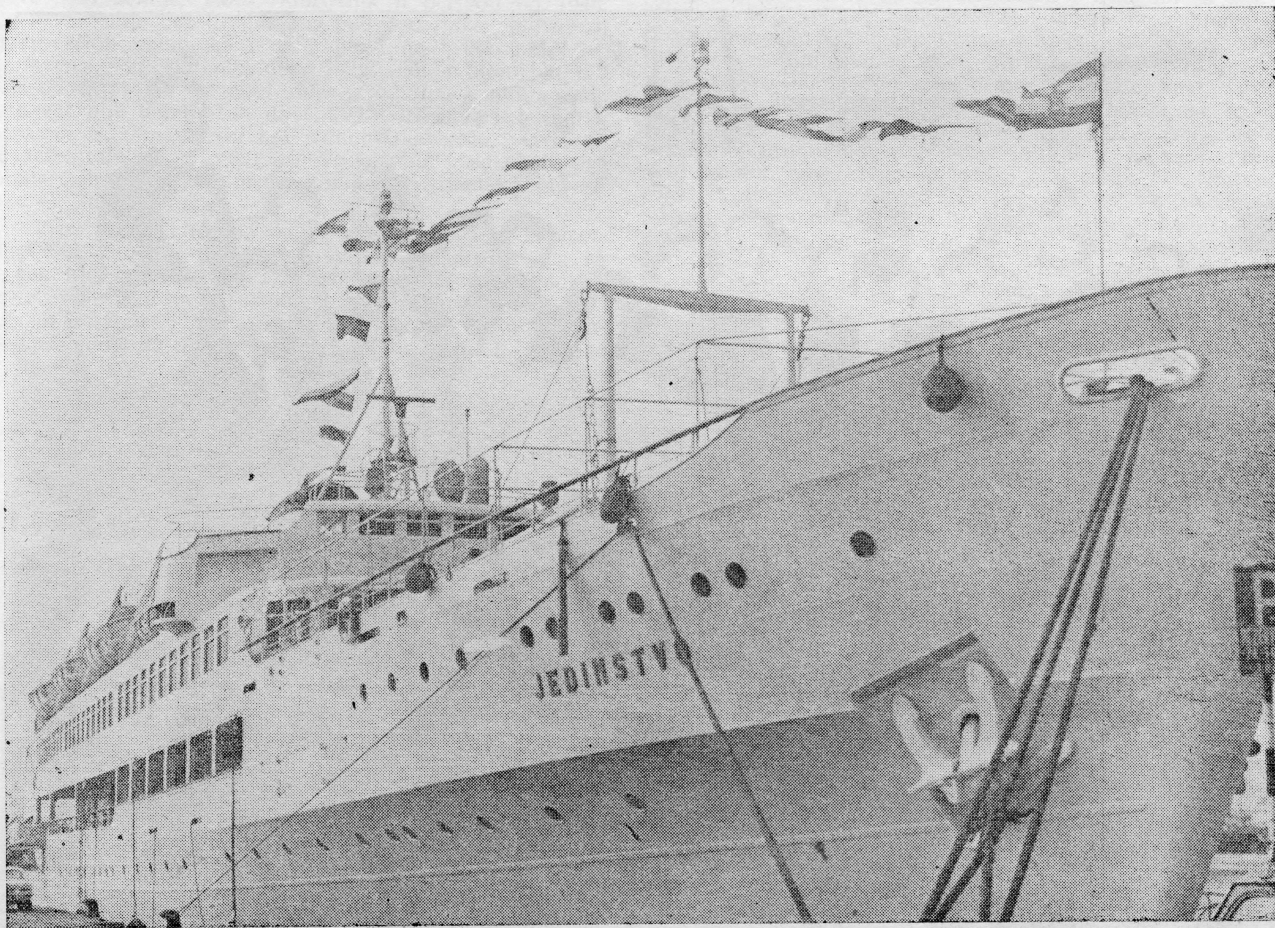
Osnivanjem brodarskog poduzeća koje ima zadatak da vrši prijevoz putnika i robe u linijskoj plovidbi u granicama male obalne plovidbe počinje zapravo razvoj djelatnosti u pomorskom putničkom saobraćaju u socijalističkoj zajednici što u stvari predstavlja nastavak rada na

vršenju redovne pomorske putničke službe na Jadranu koji je započeo 1872. godine na relaciji Senj — Rijeka, jer je Jadrolinija osnivanjem i preuzimanjem brodova objedinila sve dotadanje napore i rad bivših parobrodarskih brodovlasnika.

Dan osnivanja Jadranske linijske plovidbe ustvari je treći datum godišnjice koji poduzeće slavi u 1972. godini i on je od posebnog značenja jer označava početak krajnjeg objedinjavanja i racionalizacije redovitog pomorskog putničkog saobraćaja. Ova godišnjica usko je vezana s proslavom 22-godišnjice samoupravljanja, što znači i historijski najvažniju činjenicu — davanja na upravljanje radnim ljudima sredstva rada koja su svojim radom stvorili i održavali.

Pomorski putnički saobraćaj u prvim poslijeratnim godinama odvijao se isključivo starim predratnim i nakon rata obnovljenim brodovima i motornim jedrenjacima. Mnogi od njih bili su u toku rata potopljani. Poduzeće Brodospas ih je dizalo iz morskih dubina na cijelom području Jadrana i upućivalo u još nedovoljno razvijena brodogradilišta na obnovu. Kolektiv Jadrolinije sa zahvalnošću je primao takvi obnovljeni brod i koristio ga u tim poslijeratnim godinama do maksimuma. Do 1952. godine ukupno je obnovljeno i uključeno u saobraćaj 22 broda među kojima su najvažniji bili »Dalmacija«, »Istra« i »Sinj« koji su u godinama 1965. (Istra i Sinj) i 1967. (Dalmacija) izlučeni iz saobraćaja. Osposobljavanjem ovih brodova redoviti promet duž obale u velikoj je mjeri poboljšan ne samo zbog povećanja kapaciteta već radi veće udobnosti putovanja pogotovo u uzdužnom saobraćaju. To razdoblje do kraja 1952. ustvari je za Jadroliniju predstavljalo prvu etapu u njenom poslijeratnom razvojnom putu jer je tu godinu poduzeće završilo sa ukupno 44 broda i 13.258 brt.

Druga etapa razvoja počinje zapravo već u godini 1952. jer su u toj godini izgrađeni prvenci modernog pomorskog putničkog saobraćaja »Vladimir Nazor« i »Nje-



M/B »Jedinstvo«

glaš» veličine svaki po 450 brt i nosivosti 780 putnika, a izgrađeni su u brodogradilištu »Uljanik« iz Pule. Njihov ulazak u plovidbu zajedno sa obnavljenim brodom »Partizanka« (ex Prestolonasljednik Petar) s obzirom na veličinu kapaciteta, komfor i brzinu značio je ogroman doprinos putničkoj floti na Jadranu pogotovu zato jer je u to doba p.b. Partizanka bio naš najljepši i najveći putnički brod sa 1726 brt i nosivosti 1000 putnika.

U razdoblju od 1952. do zaključno 1961. godine, u kojoj je godini započela nova etapa u tzv. prestrukturiranju dotadanje flote tj. kada je započeo proces izlučivanja starih putničkih brodova, sagrađeno je ukupno 29 novih brodova, od čega ih je 6 bilo drvene konstrukcije i jedan hidrokrilni (Vihor), jedini izgrađen u inozemnom brodogradilištu.

U novoj razvojnoj etapi koja počinje zbog nove orijentacije pomorskog putničkog saobraćaja na kombinirane prijevoze javljaju se u prvim počecima novi tipovi prijevoznih sredstava — trajekti za lokalni saobraćaj, a kasnije i tzv. ferry-boati za međunarodni i uzdužni saobraćaj. Ova preorijentacija došla je ne samo kao rezultat promjenjenih uvjeta poslovanja na obali (Jadranska magistrala i novi zahtjevi u saobraćaju) već i zbog promjene načina naknade poslovnog gubitka za pruge od interesa za zajednicu.

Kao rezultat svih promjena koje su nastale u ovom proteklom razdoblju, kao što su: proces izlučivanja i prodaja starih i neekonomskih brodova, modernizacija saobraćaja na obali, preorijentacija na kombinirana sredstva saobraćaja, napuštanje priobalnih lokalnih i uzdužnih pruga te izgradnja i nabavka novih putničkih brodova i trajekata, poduzeće je na kraju 1971. godine raspolagalo sa 52 broda, 37.465 brt, nosivosti 17.798 putničkih mjesta i 1.365 putničkih kreveta. Ova flota sastoji se od 26 klasičnih putničkih brodova u čemu 4 za međunarodni pro-

met, zatim dva ferry-boata, 22 trajekta za lokalni saobraćaj i dva teretna linijska broda. Ukupna nabavna vrijednost flote iznosi 371,1 mil. dinara a sadašnja vrijednost 245,7 mil. dinara, dok vijek starosti u prosjeku iznosi 10,6 godina.

Teška ekonomska situacija koja je bila zahvatila ovo poduzeće a koja je dobrim dijelom utjecala i na izvjesno stagniranje u općem razvoju pomorskog putničkog saobraćaja i njegovoj brznoj modernizaciji, ipak organi upravljanja zajedno sa cijelim radnim kolektivom nisu dopustili da se ovo kolektivno jedinstvo i dugogodišnje održavana cjelina pomorskog putničkog saobraćaja na obali razbije, već naprotiv sačuvano je sve ono što su kroz dugi niz godina radni ljudi stvarali. Sa svojim elanom, samoodržanjem i požrtvovnim radom uspjelo se izvući poduzeće iz teške situacije u koju je bilo zapalo i stvorena je ponovo baza na kojoj će se graditi bolji, mirniji i dugotrajniji život.

Uza sve teškoće svojom je pravilnom razvojnom politikom doprinijelo ispravnoj privrednoj orijentaciji naše obale a to znači i privredi zajednice u cjelini, dok je u isto vrijeme svom kolektivnu stvorilo osjećaj obostrane međusobne pripadnosti ljudi i brodova koji je do kraja razvijen predajom brodova na upravljanje radnicima. Naš su se pomorci već ranije isticali svojom visokom svijesću i ljubavlju prema svojoj obali i brodovima, što su i u ratu dokazali, a od časa kada su te brodove preuzeli u svoje ruke oni su požrtvovnim i predanim radom i pored svih teškoća i nedaća zadržali u cjelosti svoje poduzeće.

Na kraju treba istaknuti da je velik i širok značaj nastanka Jadranske linijske plovidbe i njena rada i razvoja tokom punih 100 godina, ali je ova plovidba svoj puni značaj i afirmaciju u zemlji i inozemstvu dosegla tek u novoj Socijalističkoj Jugoslaviji.



Na palubi m/b »Jedinstvo« povodom proslave