



Dr IVE KISIĆ
Rijeka

Jugolinija

Jugoslavenska linijska plovidba, Rijeka ove godine proslavila je 20 godina svog osnutka

Proslava je počela pozdravnim govorom direktora poduzeća Jure Vukasovića uoči godišnjice u kazalištu Ivan Zajc, pred početak opere Jakova Gotovca »Ero s onoga svijeta«.

Na dan godišnjice — 20. I — Radnički savjet Jugolinije održao je svečanu sjednicu. Na sjednici je poslije pozdravnih riječi predsjednika Radničkog savjeta Radovana Jovančevića, predsjednik Upravnog odbora drug Zdravko Kovačić održao referat o historiji Jugolinije i njenom značenju u našoj privredi. Sa sjednice Radnički savjet uputio je Predsjedniku Republike drugu Josipu Brozu Titu pismo. U pismu Radnički savjet uz pozdrave obavještava druga Tita da je svoje poslovanje uklopio u reformu, izvještava ga o svojim uspjesima i poziva ga da bude kum brodu Jugolinije koji će nositi ime njegova rodnog mjesta Kumrovec. Brod će biti porinut u more u toku drugog polugodišta ove godine u brodogradilištu »3. maj«.

Radnički savjet je donio odluku o ustanovljenju spomen-plakete Jugolinije. Prvu spomen-plaketu Upravni će odbor dati Predsjedniku Republike Maršalu Jugoslavije Josipu Brozu Titu na uspomenu kad je potpisao 20. januara 1947. godine rješenja o osnutku Jugolinije. Plakete će davati Upravni odbor svake godine na Dan Republike radnicima Jugolinije koji u toj godini budu imali 20 godina rada u Jugoliniji, a posebni pravilnik će odrediti u kojim slučajevima Upravni odbor može dati plaketu i drugim radnicima, klijentima i pojedincima zaslužnim za Jugoliniju.

Uz 20-godišnjicu osnutka Jugolinije niže navodimo kratak prikaz o njenom radu i značenju:

Nova Jugoslavija odmah po svom postanku uočava važnost pomorskog brodarstva za svoj razvitak. Ratne ostatke brodova predaprilske Jugoslavije okuplja (u razdoblju obnove) u Direkciju pomorske plovidbe. Uvođenjem planske privrede Direkcija pomorske plovidbe nije mogla više zadovoljiti odnose i potrebe nastale u planskoj privredi. Zato na početku djelovanja planske privrede Vlada FNRJ osniva, među ostalim poduzećima, i 4 broderska pomorska poduzeća: dva duge plovidbe i dva za plovidbu po Jadranu. Rješenje o osnivanju navedenih broderskih poduzeća, pa i »Jugoslavenske linijske plovidbe«, potpisao je predsjednik Vlade FNRJ, drug Tito, 20. januara 1947. godine.

Iako je Jugolinija po tadašnjem Zakonu o državnim privrednim poduzećima stekla svojstvo pravne osobe i pravo na rad tek upisom u registar državnih privrednih poduzeća tadašnjeg Ministarstva financija općeg saveznog značenja, to je bilo 13. februara 1947. godine, ipak je datum potpisa rješenja o njenom osnivanju kamen temeljac u njenom postojanju i nastojanju. Od tog datuma počinje niz radnji pravnog, komercijalnog i organizaciono-tehničkog karaktera usmjerenih da oživotvori zadatak naveden u rješenju o osnivanju, a to je međunarodni prijevoz robe i putnika u prekomorskoj plovidbi. Tim rješenjem počinje u bitno novim uvjetima stara djelatnost naših pomoraca, počinje u uvjetima koji će oživotvoriti načelo socijalizma: »Ivornice radnicima, brodovi pomorcima!«.

U godini osnivanja Jugolinija dobiva od države 16 brodova (84.277 DWT). To su bili stari brodovi, bilo ih je od 19 do 51 godinu starosti. Tim brodovima, iako svjesna njihovih nedostataka, Jugolinija, odmah po svom osnivanju, udara prve početke moderne linijske plovidbe i linijskog poslovanja kod nas. Osniva ove linije: Jadran — Sjeverna Evropa, Jadran — Bliski istok, Jadran — Grčka i Turska. Iz početka su razmaci dugi između odlazaka brodova na putovanja na osnovnim linijama. Kako dobiva novi brod Jugolinija ga uklapa u liniju u kojoj će najbolje odgovarati. Tako

skraćuje vrijeme između polaska brodova na osnovnim linijama. Već u 1947. godini Jugoslavija se pojavljuje svojim brodovima u istočnim lukama Južne Amerike, a u 1948. godini osniva liniju Jadran — Sjeverna Amerika. U 1954. godini nastaje važna prekretnica u poslovanju Jugolinije. Te godine s više manje uhodanih putova Jugolinija prelazi na nove rute, na one Dalekog Istoka. Te godine otvara svoju liniju Jadran — Daleki Istok. To je početak one današnje velike mreže luka, koje pokrivaju brodovi Jugolinije od Sueza, preko Crvenog mora, Perzijskog zaljeva, Indijskog i Tihog oceana, sve do Japana. Danas na tom potezu plovi više od 50% brodova Jugolinije. Stalni sistem njezinih linija na tom području otvara našoj robnoj razmjeni stalna tržišta za plasiranje proizvoda naše industrije i za nabavu sirovina za industriju. Sistemom linija Jugolinije prvi put su naši krajevi postali važnim tranzitnim područjem, a posebno Rijeka, između Srednje Evrope i luka istočno od Sueza. Tim linijama naši su krajevi osjetili prednost činjenice da preko luka naše zemlje postoji najkraći put između Srednje Evrope i luka Istoka.

Linija Južne Amerike danas je čvrsta tačka u sistemu linija Jugolinije, a ta linija najbolje karakterizira upornost i brigu Jugolinije na razvoju linija. Na tom području, kao što je spomenuto, Jugoslavija se pojavljuje već 1947. godine,



Drug Vukasović, generalni direktor Jugolinije u Narodnom kazalištu »Ivan Zajc« u Rijeci, pred početak opere »Ero s onoga svijeta«

da bi s njega nestala 1951. godine, ali opet se vraća na to područje u 1958. godini i otada ima stalnu liniju Jadran — Južna Amerika.

Jugolinija je od 1949. do 1955. godine bila nosilac ne samo našeg ukupnog linijskog poslovanja, nego i našeg brodarstva duge plovidbe. Naime, 1949. godine bilo je pripojeno Jugoliniji poduzeće »Jugoslavenska slobodna plovidba«, a 1955. godine izvršena je decentralizacija trgovačke mornarice. Novoosnovana poduzeća dobila su od Jugolinije stanovit broj brodova i tako dobila čvrstu bazu za svoj daljnji razvitak.

Izvršenom decentralizacijom Jugolinija sve više intenzificira svoje nastojanje na učvršćenju linija. U 1957. godini nastavlja se daljnja decentralizacija naše trgovačke mornarice. Osniva se poduzeće »Kvarnerska plovidba«. Zbog administrativnih razloga Kvarnerska plovidba ne može da se održi kao samostalno poduzeće i 1. januara 1963. godine pripaja se Jugoliniji. Tim pripajanjem Jugolinija dobiva još jednu liniju, onu Meksičkog zaljeva. Na taj način Jugolinija zaokružuje današnji svoj sistem linija. Taj sistem linija usko je vezan s ekonomskim razvojem naše zemlje. Jugolinija je nastojala i nastoji da nađe najpovoljnije rješenje kako našoj industriji osigurati stalnu vezu s prekomorskim tržištem. Ne sagledati tu ulogu Jugolinije u našem privrednom sistemu znači ne vidjeti najznačajniju funkciju našeg pomorskog brodarstva u našem privrednom razvoju. Jugolinija je više puta naglašavala, pa i danas naglašava, da značenje Jugolinije u našoj prekomorskoj razmjeni robe nije samo u tome što ona prevozi svojim brodovima stalno i redovito robu naših izvoznika na svjetska tržišta ili uvozi njihovu robu s tih tržišta, već i u tome što svojom politikom prijevoznih tarifnih stavova djeluje protiv diskriminatorske politike ili pokušaja takve politike stranih linijskih poduzeća da primijene povećani tarifni stav na robu koja se prevozi u naše luke ili izvozi iz naših luka. Jugolinija je to mogla učiniti, jer je svojom politikom rano postala važan činilac, najprije na bližem, a onda i onome daljem pomorskom tržištu. Tom je pridonijela, uz objektivne porodne okolnosti (neučvršćeni položaj stranih brodarских poduzeća, a i nestanak brodova sila Osovine), i činjenica da je Jugolinija dosta brzo nakon svog osnutka počela dobivati nove brodove. Da je to postala tome je pridonijela gradnja novih brodova. To je bila stalna briga Jugolinije. Ona je rano uvidjela da njezinu budućnost i ulogu u našoj privredi osiguravaju samo novi brodovi. Rukovodstvo, a kasnije i organi upravljanja Jugolinije, poduzimaju razne mjere koje su se mogle poduzeti u pojedinoj fazi našeg razvoja, da Jugolinija dobije čim prije nove brodove da bi mogla ispuniti svoj zadatak. 1953. godine prvi put Radnički

savjet Jugolinije donosi plan izgradnje brodova i to 10-godišnji plan. Taj plan doživljuje izmjene i dopune s obzirom na decentralizaciju trgovačke mornarice. Prije decentralizacije trgovačke mornarice Jugolinija je imala 54 broda.

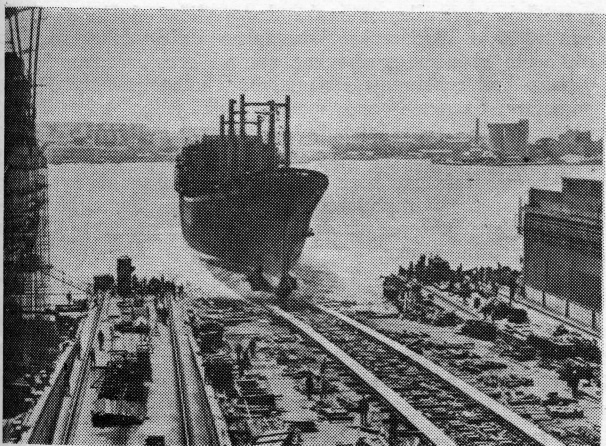
Nakon završene decentralizacije 1956. godine imala je 38 brodova, a početkom ove godine ima ih 57. Ti podaci rječitog govore o rastu Jugolinije. Što se više naš privredni sistem udaljuje od administrativnog rukovođenja privredom, to Jugolinija sve više gradi nove brodove, a najviše ih je sagradila ovih posljednjih 6 godina. Sadašnji plan izgradnje od 10 brodova u ukupnoj vrijednosti od 45 miliona dolara najbolje označava napore Jugolinije na izgradnji brodova. Te su gradnje pokrivenne finansijskim sredstvima i to iz vlastitih izvora i kredita. Taj podatak sam za sebe govori o položaju Jugolinije u našoj društvenoj i privrednoj reformi. Jugolinija je još prije reforme zastupala stanovište da se u naše brodarstvo uvedu instrumenti koji će otkriti u pravom svjetlu uspjeh poslovanja brodarstva kao grane i u njemu pojedinog poduzeća. Ukidanje prima i davanje povlastica na neto devizni priliv Jugolinija je pozdravila kao korisnu mjeru u poslovanju pomorskog brodarstva. U tom razdoblju ona još više racionalizira svoje poslovanje. Zbog toga je društvenu i privrednu reformu dočekala spremna i uklopila se u svjetsku podjelu rada, od koje zbog prirode svoga poslovanja nikada nije bila sasvim daleko. Uvođenje reforme samo je još više istaklo njeno ekonomično poslovanje i potaklo je da iskoristi sve svoje unutarnje rezerve i svoje poslovanje potpuno osloni na sebe i međunarodnu podjelu rada. Reforma još više naglašava važnost našeg pomorskog brodarstva, a u njemu i Jugolinije u deviznom prilivu zemlje i to ne samo zbog vidljivog deviznog priliva, nego i onog nevidljivog.

Značenje Jugolinije i brodarstva uopće kao nosioca i deviznog priliva još nije dovoljno u našoj privredi naglašeno. To pitanje još čeka svog obrađivača. Koliko je značenje Jugolinije bilo u prvih 10 godina u platnoj bilanci zemlje ilustrira podatak da je ona za to vrijeme zajedno sa Jugoslobođnom, koja je poslovala oko dvije godine, dala u neto deviznom prilivu oko 107 miliona USA \$, od čega na Jugoliniju otpada oko 100 miliona. To prema nekim računanjima iznosi po godinama od 4—90% od ukupnog deviznog priliva zemlje.¹ To je velika cifra za brodarско poduzeće u doba zastarjelih osnovnih sredstava. Manji postotak nije ni u godinama od 1956. na ovamo. U tom razdoblju ukupni neto devizni priliv Jugolinije iznosi 168,751.361 USA \$.

Navedeni uspjesi Jugolinije ne bi bili postignuti bez žive radne snage, bez radnih ljudi, Jugolinija je u svakoj prilici mogla računati na svoje članove, bilo za vrijeme bojkota naših brodova u inozemnim lukama, bilo u doba raznih svjetskih kriza, počevši od one u Suezu, pa do one u Alžiru ili u bilo kojem drugom području na kojem plove brodovi Jugolinije. Kad je bilo najteže pomorci Jugolinije nisu podlegli raznim iskušenjima. To je potrebno naglasiti.

Auditorij na sjednici Radničkog savjeta





Porinuče broda »Kranjčević« u brodogradilištu »Uljanik« u Puli

Ljudi Jugolinije znali su uskladiti interes svog poduzeća uz interes naše privrede. Naša planska privreda je bila samo jedan od uvjeta razvoja Jugolinije, a unutar tih uvjeta ljudi Jugolinije su oni koji su znali naći osnove svog razvitka. Oni su znali naći prikladne organizacijske forme u rukovođenju i upravljanju. U prvim godinama postojanja i Jugolinija prolazi kroz administrativno rukovođenje, a u 1950. godini i u Jugoliniji počinje doba radničkog samoupravljanja. Prvi Radnički savjet sastaje se 15. novembra 1950. god.

Razvijanjem samoupravljanja sve to više dolazi u prvi plan čovjek i njemu se sve to veća briga posvećuje. Zato Jugolinija ima stalni sistem u školovanju radnih ljudi, normirani postupak za davanje kredita za gradnju kuća i dodjelu stanova, pomoć porodicama umrlih članova. Jugolinija ima svake godine sve to stručniji kadar i sve to više radnika smještenih u odgovarajuće stanove (Do sada je sagradila oko 600 stanova).

Od dana osnutka Jugolinije do današnje 20-godišnjice nije dugo razdoblje, ali će to razdoblje ostati sigurno značajnije, ili bar za dugo vremena najznačajnije u životu Jugolinije. U tom je razdoblju ona narasla od krhotina rata u poduzeće modernih brodova. U njemu je razvila sistem linija koji pokriva glavnije tokove roba naše vanjsko-trgovinske razmjene. Od istočnih luka Sjeverne i Južne Amerike, preko luka Sjeverne Evrope, Sredozemlja, Južne Azije sve do Japana. U tom je razdoblju definitivno učvršćeno značenje linijskog poslovanja za naše pomorstvo i za našu vanjsko-

trgovinsku razmjenu. Kolebanja koja su se izvan Jugolinije pojavljivala u tom pogledu brzo su opovrgnuta političkim razvojem nove Jugoslavije i ekonomskim usponom Jugolinije. Kroz proteklih 20 godina postignuti su materijalni rezultati, riješeni kadrovski i organizacijski problemi tako da je Jugolinija sposobna već danas, a još više sutra, da na prednom pragu nove tehnologije prijevoza sačeka i ubroji u svoje brodove i brodove najuže specijalnosti i najveće tehničke opreme.

Da se sve to postigne trebalo je mnogo truda i odricanja, smišljenog plana usklađujući interese Jugolinije s onima naše vanjsko-trgovinske razmjene. U proteklih 20 godina Jugolinija je stvorila i obaveznu prema sebi da nastavi svoj rad na radu proteklih 20 godina. To je uvjet njezinih daljnjih uspješnih godišnjica.

¹ Ing. ec. Ignac Rubinić: Deset godina Jugoslavenske linijske plovidbe, Pomorstvo br. 1-2/57.



Predsjednik Upravnog odbora Jugolinije drug Kovačić Zdravko, na svečanoj sjednici Radničkog savjeta u času podnašanja referata o Jugoliniji. Za stolom sjedi predsjednik Radničkog savjeta.