

Prof. ŠIME PERIČIĆ
Zadar

Brodská linija Zadar - Ancona u prošlosti i sadašnjosti

Da bismo detaljno i naučno obradili historijat i trgovačko značenje ove pomorske veze dviju tačaka na suprotnim obalama Jadrana, trebalo bi uložiti mnogo truda i prostora. Ovom prilikom nemožemo. Naša je namjera prvenstveno da pokažemo opravdanost i neophodnost postojanja ove veze s Italijom u današnje vrijeme, pa ćemo radi toga ipak malo zaroniti i u prošlost.

Poznato je da je još u srednjem vijeku bilo trgovačkih odnosno pomorskih veza istočne obale Apeninskog poluotoka, osobito Venecije i Ancone, s gradovima na našoj obali. To je nastavljeno za mirnog doba tokom minulih stoljeća. Kada je početkom druge polovine prošlog stoljeća Italija bila konačno oslobođena i ujedinjena, trgovina između dvije obale Jadrana je dostigla naročito intenzivan zamah, te se ubrzo pokazala neophodna potreba za što boljim i češćim vezama ovih obala. Dobri međudržavni odnosi uslovlili su sklapanje, za obe strane povoljnih, trgovačkih ugovora koji su zahtijevali što bolju povezanost među ovim državama, pa isto tako i morskih putova preko Jadrana. Naravno, u tom pogledu su najbolje uslove imali Ancona i Zadar, koji su udaljeni samo nepunih 80-tak morskih milja, pa su uskoro u tom pravcu bile i pokrenute izvjesne akcije.

Austrijski Lloyd u Trstu je već dugo postojao i nastojao organizirati što bolje pomorske linije na istočnoj obali Jadranskog mora. Ono je još 1873. godine pomišljalo na uspostavljanje brodske veze Dalmacije s Italijom, odnosno između Zadra i Ancone, naravno vlastitim parobrodima. Razne nepovoljne okolnosti ometale su taj poduhvat. Dvije godine kasnije ono je planiralo razgranatu plovidbenu mrežu po Jadranu u kojoj se nalazila relacija Venecija—Rijeka—Zadar—Ancona i obratno, što je predložila ministru vanjskih poslova kao skoru naophodnost. Međutim, ni tada nije došlo do realizacije ovog projekta.

Na učestale molbe talijanskog konzularnog agenta u Zadru Petra Bratanića je početkom 1877. god. austrijska vlast pristala da se Zadar i Ancona povežu tjednom brodskom linijom, koja bi prevozila poštu, putnike i teret. Talijanska vlada nije odmah pristala na to, pa se za tu stvar založio u talijanskom parlamentu poslanik G. G. Maldini (vjerovatno iz Ancone), koji je u tu svrhu održao nekoliko vatrenih govora potkrijepljenih argumentima za korisnost uspostavljanja ove linije. On je u svojem nastojanju uspio, jer je dobio podršku od jedne veće grupe poslanika u parlamentu, to je talijanska vlada odobrila realizaciju ove namjere. Zadarska je općina, kao i pojedinci, u nekoliko navrata preko novina izrazila svoju zahvalnost Maldiniju za njegovo usrdno zalaganje. Novine cijele Dalmacije, svih boja i mišljenja, budući su smatrale da na ekonomsko polje ne smije utjecati politika, pozdravile su razdragano vijest o konačnom povezivanju Ancone s Zadrom. Svi su jabili nadu da će ova brodska linija otvoriti novu eru prosperiteta Dalmacije, naročito Zadra. Mislilo se da će ova biti od osobitog interesa onda kada njihov grad bude povezan željeznicom s Kninom (već tada se govorilo o tome!), a ovaj dalje s Turskom odnosno Bosnom. Talijani u Zadru su bili naročito oduševljeni pošto je tako njihova ovdajšnja kolonija bila sada bolje povezana s domovinom. No i oni su mislili da će ova linija koristiti »koliko dalmatinskoj toliko i talijanskoj obali«.

Parobrodarska linija Ancona—Zadar je službeno otvorena 7. augusta 1877. god. dolaskom u Zadar iz Ancone parobroda »Cariddi« od 800 BRT — a vlasništva Società Florio e comp. Njime je stigao austrijski konzul u Anconi, poslanstvo talijanske vlade i grada Ancone, te brojni putnici. Svečanost je trajala od osam sati ujutro do kasno u noć, a svečanom ručku su prisustvovali brojni uzvanici, predstavnici Dal-

matinskog Sabora, lokalnih vlasti i drugi društveni radnici. Zadrani su svojim gostima uzvratili sličnom posjetom prvi put 22. septembra iste godine i nekoliko puta kasnije.

Tako je Zadar prvi put u svojoj historiji dobio stalnu vezu s srednjom Italijom. U početku je to bila samo poštanska linija koja je prevozila i malobrojne putnike. Uskoro njen karakter postaje drukčiji. Malo po malo se poštansko-putnička pruga metamorfirala u pretežno teretnu. Započela je raznolika trgovačka razmjena na obe strane. Uvozilo se iz Italije uglavnom vino, ulje, cigarete, kemikalije, medikamente, konop, svilu, platno, papir, minerale i drugo, dok se izvozilo nešto manje kategorija trgovačke robe: drvo, ugljen, meso, riba, pivo, likeri i sitnija manufakturna roba. Dakle, shodno svojim potrebama obe su strane uvezile ono što im je bilo najpotrebnije.

Nemamo nikakvih statističkih izvještaja iz prvih godina postojanja i rada ove brodske pruge. Postoje jedino globalni podaci iz devetog i desetog decenija prošlog stoljeća, ali nam i oni dočaravaju makar približnu sliku razvoja trgovine između zadarskog i ankonskog područja u to vrijeme. Tako znamo da je 1888. godine iz Ancone u Zadar prispjelo 4.372.518 kg razne trgovačke robe u ukupnoj vrijednosti od 378.222 tadašnjih talijanskih lira, kao i 498 putnika-turista. Izvoz te godine je bio mnogo manji. Spomenut ćemo jedino da je izvezeno 130.700 kg ugljena iz Siverića, 63 konja i otputovalo za Italiju 514 putnika.

Imamo nekoliko podataka iz većeg vremenskog perioda. Naime, u razdoblju od 1877.—1889. god. je u Italiju ovom prugom prevezeno 2.030 konja, a od 1882.—1887. god. je iz Siverića, naravno preko Zadra, otišlo u Anconu 520.120 kg ugljena. Pošto je prevoz ugljena iz Siverića preko Šibenika u Zadru bio vrlo nezgodan i skup talijanski konzul u Zadru predlaže svojim pretpostavljenima da se linija Ancona—Zadar produži od Šibenika. No do toga nije došlo ni kasnije kada su uvjeti bili nešto bolji. Evo još nekoliko podataka iz godišnjih izvještaja talijanskog konzulata u Zadru. Godine 1890. je iz Ancone uvezeno 80.437 kg razne robe, a izvezeno nešto manje: 78.897 kg robe, 447 konja, 32 vola i jedan magarac. Slijedeće je godine uvezeno 54.346 kg robe, dok je ovaj put izvezeno mnogo više: 65.421 kg robe, 298 konja i jedan magarac. U oba pravca je putovalo ukupno 704 putnika. Kasnijih je godina (dokle imamo podatke) količina uvoza bila u laganom porastu, ali na štetu samog izvoza koji je konstantno opadao. Zadar je svu uvezenu robu zadržavao za sebe i tako postepeno akumulirao bogatstvo. No ova bi razmjena bila kud i kamo veća da su postojale bolje komunikacije između Zadra i njegovog zaleđa, osobito onoga daljega. Naročito ga je pogadala nepovezanost željezničkom prugom s Kninom. To su pravilno zapazili i tadašnji konzularni predstavnici Italije u Zadru i time kasnije opravdavali njegovu relativnu nerazvijenost i slabu vanjsku trgovinu, pored postojećih objektivnih uslova.

Za vrijeme prvog svjetskog rata ova je parobrodarska linija bila privremeno ukinuta. Nakon Rapallskog ugovora Zadar je postao centar onog dijela naše obale koji je potpao pod talijansku upravu, pa je uspostavljanje ove linije ponovo stalo na dnevni red. Tadašnji privilegovani položaj Zadra zahtijevao je dobru i češću pomorsku povezanost Apeninskog poluotoka i ovog grada. Naravno, novi su se trgovački odnosi mogli najbolje srediti preko Ancone koja je sada postala prava otiskočna daska za plasiranje zadarskih industrijskih proizvoda i viškova u srednjoj Italiji, kao i za one koji su bili zainteresirani za zadarsko tržište. Nakon kratkog vremena bila je organizirana prilično dobra brodska veza ovih dviju luka. Parobrodi su pet puta tjedno prelazili Jadran na ovoj rela-

ciji u oba pravca. Zadar je davao talijanskom tržištu viškove svoje dobre proizvodnje: duhanske preradevine, likere, konop, konac i drugo. Međutim, nova pomorska linija nije isključivo služila tome. Dvadesetogodišnja okupacija ovog grada zahtijevala je i česti tranzit civilnog i vojnog osoblja u oba pravca. Prema tome, posljednja etapa postojanja pomorske veze Zadra s Anconom nije, uslijed specifičnih okolnosti, utjecala nimalo na privredni razvoj područja izvan samog grada. Tako je potrajalo sve do kapitulacije Italije odnosno priključenja ovog grada njegovoj matici.

Poslije drugog svjetskog rata, nakon prebrođene nastale krize u odnosima između naše zemlje i Italije, opet je oživjela ideja o povezivanju dviju obala Jadrana brodskim linijama. Dugogodišnja nastojanja na takvom povezivanju Zadra i Ancone realizirala su se tek u ljeto 1965. godine. Naime, 23. juna ove godine je iz Zadra prema Anconi krenuo na svoje prvo putovanje parobrod-trajekt (car-ferry) »Liburnija« vlasništvo riječke Jadrolinije. Ovaj brod je prvenstveno namijenjen prevozu putnika odnosno osobnih kola, a putovanja u jednom pravcu sada traju oko šest sati, što predstavlja veliki dobitak za one turiste koji bi inače morali zaobilaziti cijeli Jadran i tek onda se spustiti u Dalmaciju, najčešće krajnji cilj njihova turističkog interesa kod nas.

Prilikom odlaska ovog broda iz Zadra kao i njegova dolaska u Anconu priređene su prigodne svečanosti na kojima je istaknuta realna perspektiva za veću i življu suradnju i razmjenu u turističkoj privredi obiju zemalja. No šteta je što ova brodska relacija ima samo turistički karakter. Ona bi trebala i morala što skorije prerasti u raznovrsniju razmjenu između ovih zemalja. Već sada postoje uvjeti za to, ali će se

ubrzo oni još više ispoljiti. Nadati se je da će u najskorijoj budućnosti biti konačno dovršena izgradnja željezničke pruge »duge jedno stoljeće« Knin—Zadar, čime bi privreda Zadra dobila veći asortiman industrijske robe proizvedene ovdje ili drugdje, koji bi mogao biti ponuđen talijanskom tržištu. Isto bi tako Zadar mogao pomoću ove brodske linije apsorbirati one proizvode našeg prekomorskog susjeda koji su prijeko potrebni našoj svakidašnjoj potrošnji. Sigurno je da bi takva razmjena bila efikasna i dobrodošla obostranom tržištu, te bila još jedan jak razlog za održavanje ove brodske linije i izvan turističke sezone. Promet prošlog ljeta na ovoj relaciji nije bio bogzna kakav, ali će već dojuće sezone on doživjeti pravi procvat, obzirom na interes koji vlada za ovu prugu. Stoga bi tendencija u ovom smislu trebala biti neodloživ imperativ odgovornih i postati što prije naša sadašnjost kako bi nastavak stare tradicije mogao uroditi plodom.

Izvori i literatura:

- Historijski arhiv u Zadru, Prezidijalni spisi za 1877. god. kat. VII/2.
HAZd, Spisi Registrature za god. 1874.—1877. kat. IIa, III/1.
HAZd, Spisi Talijanskog konzulata u Zadru za godinu 1890.—1914.
Il Dalmata, Zadar, za 1877. god.
Objavitelj Dalmatinski, Zadar, 1877.—1915.
Angelo de Benvenuti, Storia di Zara dal 1797. al 1918. Roma 1952.
Angelo Nani, Notizie storiche della città di Zara, Zara 1883.