

Uspjehi Obalne plovidbe „Split“

Dopunom Zakona o nacionalizaciji 1948. godine, kada je izvršena nacionalizacija brodova od 50 do 100 tona nosivosti i iznad 50 putnika, formirano je prvo brodersko poduzeće male obalne plovidbe za potrebe razvoza. Pod imenom Brodersko poduzeće »Split« ono djeluje na području od Zadra do Dubrovnika. Kada je 1. augusta 1948. otpočelo s radom, u svom sastavu je imalo 22 stara i dotrajala teretna motorednjaka od 50 do 100 tona. U oktobru iste godine iz sastava Jadranske linijske plovidbe izdvajaju se svi motorni jedrenjaci koji su u nedostatku boljih i prikladnijih brodova vršili prijevoz putnika u lokalnom saobraćaju i ulaze u sastav ovog poduzeća. Tako je novo poduzeće pored teretnog održavalo i putnički saobraćaj u okružjima: Zadar, Šibenik, Split, Makarska i Dubrovnik.

U samom početku poduzeće je imalo niz teškoća. Potrebe za razvozom robe i prijevozom putnika bile su velike, a mogućnosti male jer je stanje plovnog parka bilo vrlo loše. Baš ti brodovi kojima je poduzeće otpočelo rad, izdražali su velike napore u toku NOB-e i nakon rata, što je imalo svog odraza na stanje trupa i motora. Stoga se poduzeće borilo s mnoštvom teškoća oko održavanja brodova u ispravnom stanju. Rezervnih dijelova za motore nije bilo, a ni potrebnih remontnih radionica i prikladnih brodogradilišta. U 1948. i 1949. god. postotak isprav-

nosti bio je samo 48%. Kada danas taj postotak uporedujemo s postotkom ispravnosti koji se kreće iznad 85% godišnje, onda se najbolje sagledava ozbiljnost situacije u kojoj se tada poduzeće nalazilo. U maju 1951. godine izvršena je prva decentralizacija pomorskog saobraćaja u maloj obalnoj plovidbi. Na području Dalmacije formirana su 4 poduzeća: u Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku. Ova poduzeća pod različitim nazivima formirana su raspodjelom brodova Broderskog poduzeća »Split« i izdvajanjem nekoliko drvenih brodova do 350 tona iz sastava Jadranske plovidbe iz Rijeke

Tada ovo poduzeće dobiva naziv Obalna plovidba »Split« i to je bio stvarni početak djelovanja ovog poduzeća. Tada u svom sastavu ima 24 broda, 16 teretnih i 8 putničkih s ukupnom nosivošću od 2.200 tona. Sve do konca 1954. godine pored teretnog održava i putnički saobraćaj za splitsko područje. Kako je i tada putnički saobraćaj bio nerentabilan, gubici su pokriveni iz realizacije teretnog saobraćaja. Stoga je poduzeće početkom 1955. godine prestalo da održava putnički saobraćaj jer nitko od nadležnih nije želio da nadoknadi poduzeću gubitak. Ono se tada orijentira isključivo na prevoz tereta, a sve putničke brodove pretvara u teretne. Iste godine iz sastava Jadranske slobodne plovidbe na Rijeci dobiva raspodjelom dva broda od 440 tona. U 1958. godini od Jadranske slobodne plovidbe u Splitu kupuje 4 broda tipa »vodonosac« od 370 tona. Tako ukupna tonaža iznosi 4.560 tona.

U poslijeratnim godinama, u doba obnove i izgradnje zemlje, u maloj obalnoj plovidbi osjećao se nedostatak brodske prostora za potrebe razvoza. U tu svrhu se grade drveni brodovi i do 700 tona da bi se zadovoljile potrebe razvoza. No već u 1956. godini osjeća se nagli pad raspoloživog tereta i višak brodske prostora. Da bi se u nastaloj situaciji donekle osigurao rad i daljnji opstanak poduzeća, ono traži izlaz u međunarodnom transportu. Sa 10 brodova nosivosti

250—440 tona postepeno se uključuje u prijevoz robe za luke Italije, Albanije i Grčke, a povremeno odlazi i u luke van granica male obalne plovidbe.

U periodu petnaestogodišnjeg postojanja, i pored svih teškoća, svojom razumnom i pravilnom politikom poduzeće je bilježilo postepen i siguran napredak. Dovoljno je istaći nekoliko podataka koji će to potvrditi. U momentu svog formiranja nije bilo nijednog željeznog broda, a najveća nosivost bila je 250 tona. Danas od 23 broda 14 je željeznih, a samo 9 drvenih. Ukupna nosivost 1951. bila je 2.200 tona, danas je ukupna nosivost preko 7.000 tona. Prevezeno je preko 3,5 milijuna tona razne robe, a brodovima »vodonoscima« je u doba ljeta snabdijevalo otoke vodom i u 10 godina prevezlo preko 400.000 tona pitke vode. Kroz period od 10 godina rada u međunarodnom transportu prevezeno je preko 200.000 tona robe, a ostvarena je realizacija od milijun dolara. Vrlo je značajno što je netto devizni priliv ovog poduzeća, iako po obimu mali, bio u procentu najveći u trgovačkoj mornarici i kretao se od 65 do 70%. Isključivo vlastitim sredstvima poduzeće je obnavljalo i postepeno povećavalo svoj plovni park. Stare dotrajale drvene jedre-

njake (trabakule) zamjenjivalo je novijim, željeznim i većim brodovima. Vlastitim sredstvima je kupilo prva 4 broda tipa »vodonosac«, i brod »Una« od 650 tona od Jadranske slobodne plovidbe u Splitu. Od JRM je kupilo 4 željezna broda nosivosti od 140 do 350 tona. Na skoro polovinu brodova zamijenjeni su stari i dotrajali motori, a ugrađeni novi. Uporedo je izvršena i tipizacija porivnih motora što je vrlo značajan uspjeh. Danas su 80% motori istog tipa za razliku od početka kada je svaki brod imao različit tip motora. Za sve ovo radni kolektiv je uložio cca pola milijarde starih dinara vlastitih sredstava u posljednjih 10 godina. Jedan od najvećih uspjeha ovog malog kolektiva postignut je kupnjom polovnog modernog broda u inozemstvu od 1.000 tona nosivosti.

Na stručnom osposobljavanju pomoraca, naročito srednjeg stručnog kadra (kormirala, motorista i brodovođa) postignuti su značajni rezultati i uložena znatna sredstva. Posredstvom Centra za osposobljavanje pomaraca osposobljeno je preko 500 ljudi. Danas se 80% osposobljenih kadrova nalazi izvan poduzeća i radi za druga pomorska poduzeća naše trgovačke mornarice.