

Razvoj parobroda kao rezultata novih produktivnih snaga na našoj obali

Lucijan Kos, Zagreb

Prošlo je istom jedno i po stoljeće od primjene parnog stroja u pomorskoj plovidbi, a niti toliko otkako su se pojavili prvi linijski brodovi na našoj obali. Prije toga vremena, u doba jedrenjaka jedva se može kod nas i govoriti o linijskoj plovidbi.¹ Tada se je putovalo prigodice, bez unaprijed utvrđenog voznog reda, a putnik se je obavezno opskrbljivao hranom u luci polaska, jer je put do mjesta odredišta trajao i po više dana, već prema tome da li je bio vjetar povoljan ili suprotan, jači ili slabiji. Pojedinci — brodari sa svojim barkama održavali su ukoliko bi im vrijeme dozvoljavalo prve linijske veze na kraćim relacijama između dva najbliža veća naselja otoka i kopna. Dok im je »burin« omogućavao za nekoliko sati dolazak u luku odredišta, dotle »bonaca« ili pad vjetra prisiljavali su »barbu« i njegovog pomoćnika — mornara da veslaju uz smjene jačih putnika. Ovima kao dobrim veslačima odbijao bi se određeni dio od prijevozne tarife.

Kako je glavni uvjet za razvitak linijske službe na moru što veća razvedenost obale, proširenje gravitacionih područja manjih i većih ekonomskih centara, slaba razvijenost cestovnih veza između pojedinih mjesta na obali i otocima, međusobna razmjena dobara i migracija privredno slabijeg seoskog stanovništva u veće ekonomske centre, to je razmjerno vrlo rano nastala na našoj obali ekonomsko-saobraćajna potreba za što redovitijim povezivanjem otočnih i obalnih naselja sa Rijekom, Senjom, Zadrom, Šibenikom, Splitom, Omišem, Metkovićem, Dubrovnikom, Kotorom i dr. Tako su manji brodovi zvani »trajeti« (dol. od tal. »traghetto« — lada prevoznica) već sredinom XVIII stoljeća održavali prve redovite pruge za prijevoz putnika i robe između Omiša i Kraljevice, Ike i Rijeke, Baške i Senja, Paga i Karlobaga i dr., a Trgovačka komora u Rijeci 1853. ovako ih opisuje »... a quelle barche minori, che servono alla comunicazione giornaliera tra Fiume ed i loughi

vicini... Neki Lošinjani, Trogirani, Šibenčani, Dubrovčani, i drugi održavali su već 1844. godine sa svojim brodarskim društvima povremene linijske pruge na Jadranu.

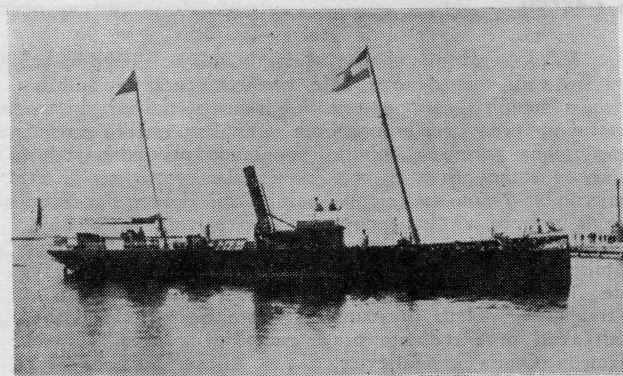
Istom primjenom parobroda uvela se je redovita linijska služba javnog značaja s određenim danima i satima odlaska i dolaska. Prvi štampani red plovidbe o redovitoj linijskoj plovidbi duž naše obale jedva da je stariji od 10 — 12 decenija. Formiranjem odjela za plovidbu na paru pri Osiguravajućem društvu »Austrijski Lloyd« (Lloyd Austriaco) u Trstu, njegove II sekcije osnovane 1835. god., a sprovedene u djelo 1836. godine, otkada ovo Društvo i djeluje kao parobrodarsko, nastala je i linijska plovidba na našoj obali. Stoga se 1836. god. i smatra godinom rođenja linijske službe na Jadranu. Prve i glavne, longitudinalne parobrodarske pruge na istočnoj, našoj obali uvelo je ovo Društvo na relacijama Trst — Rijeka — Senj — Zadar i Trst — Mali Lošinj — Zadar — Split — Metković — Dubrovnik — Kotor sa prevozom putnika, robe i pošte. Prvi veći željezni parobrod ovog Društva zaplovio je 1848. na redovitoj pruzi Trst — Aleksandrija. Društvo je već 1855. godine povezalo otok Krk sa svojim glavnim prugama za Rijeku, Trst i luke Dalmacije. Jedan od važnih razloga osnivanja redovitih pruga na moru je upravo potreba na prijevozu pošte od otočnih naselja, a dijelom i obalnih, koji ili nemaju izgrađenih puteva i cesta ili su međusobno dosta udaljeni, pa je veza morskim putem povoljnija. Time je u stvari zadržan kontinuitet prijevoza pošte kopnom dilžansama. Prvi ugovori između države i prevoznika pošte sadržavali su i prve oblike davanja pomoći — subvencija, dotacija, povlastica i sl. od strane države za pokriće gubitaka radi održavanja linijskih pruga.

Ipak je moralo proći punih 65 godina od pojave Fultonovog »Clermonta« — prvog parobroda na kotače (1807. god.); 54 godine od pojave »Caroline« — prvog parobroda na Jadranu (1818. god.) i 20 godina od pojave »Napoleona« — prvog ratnog broda na paru s vijkom (1852. god.), pa da zaplovi Jadranom i prvi naš linijski parobrod 1. VIII 1872. god. imenom »Hrvat« veličine 93 tone i parnim strojem od 35 KS vlasništvo Senjskog brodarskog društva »Krajač i dr.«² Ovim našim prvim »liner of the Coast« održavana je redovita putnička pruga između Senja i svih međuluka do Rijeke i obratno. Ovaj naš prvi željezni parobrod, sagrađen u Rijeci 1871. god., po konstrukciji svog trupa i nautičkim svojstvima, sa razmjerno niskim nadgrađem i dubokim gazom odolijevao je senjskoj buri tako, da se je pruga održavala i u toku zime uz kraće prekide. Već slijedeće godine (1873.) isto Društvo dalo je sagraditi i drugi, veći linijski parobrod imenom »Vindolac«, veličine 158 tona, kojim je održavalo putničku prugu uz istarsku obalu do Trsta. Fuzijom ovog senjskog brodarskog društva sa kraljevičkim parobrodarskim društvom »Švrljuga i dr.«, ono je preuzelo i treći parobrod »Primorac«, a 1884. god. dalo je sagraditi u Trstu i četvrti parobrod »Nehaj«, kojim su parobrodima održavane pruge između Krka, Rijeke, Senja i Karlobaga; 1889. god. Društvo je nabavilo i peti parobrod »Velebit«, kojim je održavalo prugu Rijeka — Senj — Zadar.

Prve povoljne ekonomsko-financijske prilike našeg parobrodarstva osobito u Hrvatskom primorju uvjetovale su, da se je ono i ako podijeljeno na niz malih i manjih dru-

štava — konzorcija naglo razvijalo. Tako je bakarski brodoglasnik J. Mikuličić kupio parobrod »Grad Bakar«, a u Senju je, pored »Krajač i dr.« osnovano više konkurentskih parobrodarskih društava (»Ivan Marušić i dr.« sa parobrodom Senj«, kojim je održavalo prugu Senj — Rijeka, a od 1888. god. dva puta tjedno održavalo je prugu Baška — Punat — Krk — Malinska; »Hrvatsko parobrodarsko društvo« sa parobrodima »Hrvatska«, »Lika«, »Ante Starčević«, »Petar Zrinski« i »Petar Svačić«, s kojim je održavalo pruge između luka na kopnu i luka na otocima Kvarnera i Istre). U cilju da se otok Krk što bolje poveže na glavne parobrodarske linije »Austrijskog Lloyd«-a i »Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva« (Ungaro-Croata) preko Rijeke, Crikvenice i Senja, u Šilu je osnovano 1905. god. »Krkko parobrodarsko društvo«, koje je sa parobrodom »Dinko Vitezić«, veličine 20 BRT i 48 KS održavalo prugu Vrbnik — Šilo — Crikvenica, slijedeće godine osnovano je i u Puntu »Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo« sa kojim se je naknadno fuzioniralo i ono u Šilu. Ovo je društvo sa parobrodima »Frankopan« veličine 144 BRT, »Kvarner«, a naknadno i »Slavija« (današnji »Rovinj«) održavalo pruge Baška — Punat — Rijeka, Rijeka — Opatija — Beli — Merag — Krk — Rab — Veli Lošinj — Nerezine, Rijeka — Veli Lošinj — Nerezine.³

Ova parobrodarska društva u Bakru, Kraljevici, Puntu i Senju bila su u prvo vrijeme od svog osnutka lokalnog značaja, neka od njih i samo sa 1—2 jedinice održavajući putničku linijsku službu isprva u okružjima svojih sjedišta, a zatim povezujući i susjedna okružja, što je bilo od naročite važnosti za Senjsko parobrodarsko društvo. Njihova je bila svrha, da pojačavaju putnički i teretni linijski promet između pojedinih naselja i većih privrednih i upravnih centara, kojima su ta naselja gravitirala (Senj — Rijeka, Punat — Rijeka, Mali Lošinj — Pula, Baška — Senj, Pag — Karlobag i dr.). Ali u žestokoj borbi i konkurenciji s većim, po financijskom kapitalu jačim i subvencioniranim parobrodarskim društvima, sva su ova društva daljnjim razvojem parobrodarstva na Jadranu, a osobito u Rijeci i Trstu, zapadala u sve veće poteškoće. Bakrani, Kraljevčani, Krčani, Senjani i dr. nisu bili ekonomski dorasli, da se u vremenu konačne pobjede parobrodarstva snađu u ovim novim prilikama, i to zbog svog konzervativizma, zaziranja od novotarija i slabe financijske snage. Nemilosrdnom konkurencijom trčanskog »Austrijskog Lloyd«-a, uvođenjem subvencionarnih pruga na istim relacijama i obaranjem vozarina, naše je parobrodarstvo i stvarno sve više zapadalo u financijske teškoće. Takvu težnju odlučno je podržavala i Mađarska — druga pola dvojne monarhije, koja je sa svojom upravom, trgovinom i saobraćajem u Hrvatskoj nastojala pod svaku cijenu da se domogne našeg parobrodarstva i da ga financijski podredi svojim interesima. I zaista njoj je uspjelo svoj ekonomski utjecaj protegnuti sistemom subvencija na sva naša parobrodarska društva. Pored parobrodarskog društva »Adria-Stream-Ship Company«, osnovanog britanskim kapitalom u koji je sve više prodirao mađarski kapital, 1891. godine



Prvi parobrod pod našom zastavom »Hrvat« zaplovio je 1. VIII 1872. na putničkoj linijskoj pruzi Senj — Rijeka



Hidrokrilni brodovi — brodovi budućnosti na našem Jadranu za prijevoz turista danas

osnovano je u Rijeci novo, ujedinjeno »Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo« (Ungaro-Croata), sastavljeno i od plovnog parka naših parobrodarskih društava iz Kraljevice, Puna i Senja. Dva velika strana dionička parobrodarska društva s jakim kapitalom razvila su mrežu putničkih linija duž naše obale do Pule, Rijeke, Zadra, Splita i Kotora. K tome je išla u prilog i izgradnja željezničkih pruga od Siska preko Zagreba i Zidanog mosta do Trsta i od Budimpešte preko Zagreba i Karlovca na Rijeku u kojim se je lukama, dobro vezanim za zaleđe sve više koncentrirala pomorska trgovina, a time i strani i naš kapital, uloženi u pomorstvo.

Parobrodarstvo u sjevernoj, srednjoj i južnoj Dalmaciji, također, se pojavljuje u doba opadanja brodova na jedra. Prvi naš linijski parobrod u zadarsko-šibenskom okružju bio je »Šibenik«, veličine 37 BRT i 28 IKS vlasnosti Šibenskog parobrodarskog društva »Pio Negri«. Ovaj parobrod sagrađen je 1881. godine, a održavao je redovitu parobrodarsku prugu između Šibenika i Zadra povezujući njihovo otočje. Dok je ovo parobrodarsko društvo koncem XVIII stoljeća imalo 6 parobroda m. o. pl. sa 395 BRT, dotle je Zadarsko parobrodarsko društvo »Perlini i dr« odnosno kasnije »Navigazione a vapore zarattina« s osnivačima M. Colić i A. Mandl, imalo 4 parobroda m. o. pl. sa 290 BRT. I u srednjoj Dalmaciji — u splitsko-makarskom, dubrovačkom i kotorskom okružju osnovana su brojna parobrodarska društva. Prvi naš linijski parobrod u srednjoj Dalmaciji nabavljen je bio 1878. godine i održavao je redovnu prugu Split — Metković, a uskoro splitsko-makarskim okružjem zaplovio je u linijskoj pruzi i parobrod imenom »Dinara«, veličine 118 BRT vlasnosti Makarskog parobrodarskog društva »Braća Rismondo«. Ovaj parobrod sagrađen je u Trstu 1888. god., a održavao je redovitu prugu između Makarske i Splita povezujući naselja Braća i Hvara. Prevlast parnog stroja imala je svoj snažan odjek i u Dubrovniku. Tako »Dubrovačka paroplovidba« nabavila je 1880. godine prvi parobrod imenom »Dubrovnik«, veličine 219 BRT, 300 t/n i jačine stroja 50 KS.⁴ Zadatak je bio ovog parobroda, da uz prijevoz putnika prevozi za potrebe Grada iz Trsta i Barija robu, čiju su dopremu zapostavljala strana parobrodarska društva na čelu sa Austrijskim Lloyd-om. Od 1812. god. ovaj je parobrod plovio u granicama m. o. pl. i održavao je linijsku prugu na relaciji Dubrovnik — Split — Zadar. Trgovačka flota ovog dijela Dalmacije je 1891. god. obuhvaćala parobrodarsko društvo »Serafin Topić« u Visu sa 4 parobroda i 1228 t, »Braća Rismondo« u Makarskoj sa 6 parobroda i 892 t i parobrodarsko društvo u Dobroti sa 2 parobroda i 125 t. Prošlo je istom 2 decenija, a ovaj plovni park povećan je sa 23 parobroda m. o. pl. na još 6 novih parobrodarskih društava u Splitu, Dubrovniku i Kotoru.

Ova rascjepkanost dalmatinskih parobrodarskih društava od kojih je veći dio imao 1—2 parobroda bila je razlogom, da je putnička flota bila ne samo skupa i zbog jake konkurencije Austrijskog Lloyd-a, već i sama plovidba bila neusklađena u pogledu održavanja redova plovidbe između pojedinih pomorskih okružja. Stoga se je fuzijom ovih društava htjelo postići pojeftinjenje i poboljšanje prometa, a time podići i privredu Dalmacije, pa se je 1. I. 1908. god. tome i pristupilo, istina bez sudjelovanja parobrodarstva Dubrovnika (»Ragusea«) i Kotora (»Bokeljska plovidba«), osnivanjem zajedničkog parobrodarskog društva »Dalmatia« s upravom u Trstu, a sjedištem u Zadru.⁵ U ovo novo društvo s plovnim parkom od 26 parobroda ušlo je društvo »Braća Rismondo« iz Makarske i »P. Negri« iz Šibenika sa po 7 parobroda te »S. Topić« iz Visa i »Zarattina« iz Zadra sa po 4 parobroda. U cilju da u ovom ujedinjenom praobrodarskom društvu ima izvjesnog utjecaja, Austrijski Lloyd unio je u ovo društvo 4 svoje plovne jedinice. Na jugu sa dubrovačkom »Ragusea« i na sjeveru s tršćanskom »Istria« plovnim parkom ovih društava iznosio je 50 parobroda sa 14.453 BRT, a dodaju li se k tome jedinice »Austrijskog Lloyd-a« 11 parobroda sa 13.306 BRT i Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva 43 parobroda sa 7.489 BRT, to je cjelokupna parobrodarska flota u 1913. god. iznosila na našem Jadranu 104 parobroda sa 35.308 BRT. Po jačini flote vode Austrijski Lloyd, Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo i »Dalmatia«, ali doda li se k

tome još desetak malih parobrodarskih društava iz Trsta (Unione Austriaca i Tripcovich), Senja (Hrv. par. društvo), Zadra (Martinolić), Splita (Hrv. par. društvo »Jadran«), Korčule (Foretić), Dubrovnika (Obalna paroplovidba) i Kotora (Bokeljska plovidba), to u m. o. pl. je ovaj park iznosio ukupno 165 parobroda. Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo održavalo je pruge s lukama Hrvatskog primorja i Istre; »Dalmatia« s lukama srednje i »Ragusea« s lukama južne Dalmacije. Daljnjim razvojem »Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo« održavalo je i longitudinalnu linijsku službu između Rijeke i Venecije te dalmatinskih luka do Kotora, a »Dalmatia« i »Ragusea« između dalmatinskih luka i Trsta. Time su ova društva ušla u odlučnu konkurentsku borbu pruga »istog mora« sa Austrijskim Lloydom.

Naglim propadanjem brodova na jedra u Silbi, Istu, Vignju, Orebiću i dr., kad su parobrodi sa svojom većom pokretnošću, brzinom i nosivošću posve istisnuli jedrenjake, kad su parni strojevi odlučno parali platnena jedra, razvio se je na našoj obali uporedo sa razvojem novih produktivnih snaga i cijeli »mozaik« parobrodarstava u kojem je obalna linijska služba igrala važnu ulogu, jer su to bile pretežno jedinice male i manje tonaže, koje su plovile u granicama m. o. pl. Raniji vlasnički i suvlasnički sistem »karata« zamijenjen je ne samo sa novim suvlasničkim sistemom dioničkih društava, već je parobrodarska tonaža sve više usmjeravana u pravcu jačih, ekonomski i finansijski snažnijih, prometnih centara — Zadra, Splita i Dubrovnika, a zatim Trsta i Rijeke. Veliki troškovi eksploatacije parobroda, održavanje linijskih pruga na istim relacijama, niske vozarine putnika i robe zbog uspješne konkurencije većih i velikih parobrodarskih društava bilo je razlogom likvidaciji malih, finansijski slabih parobrodarskih društava odnosno njihovom fuzijom sa jačim parobrodarskim društvima uz primanje subvencija kao kompenzacija troškova redovnog održavanja i izgradnje plovnog parka, a time i linijskih pruga i uz istovremeno koncentriranje parobrodarskih kapaciteta u jačim privrednim centrima. Formiranju jačih parobrodarskih društava i sve većoj konkurenciji parka obalne plovidbe uvjetovale su prilike na tržištu poljoprivrednih i industrijskih artikala, pojačana migracija otočnog stanovništva u pravcu većih ekonomskih centara na kopnu, kao i prodiranje stranog kapitala u naše pomorstvo.

Nema sumnje, da je ovako razvijena i dobro organizirana obalna linijska služba, finansijski potpomognuta od države u cijelini povoljno utjecala na ekonomski i kulturni razvitak naše obale i na povećanje životnog standarda priobalnog stanovništva. Pored njene službe opskrbljivanja i prenosa pošte, ona je i prevozila lokalne proizvode u veće prometno-privredne centre za unutrašnja tržišta i obr. od ovih prevozila industrijske proizvode za otočna i obalna naselja, čime je podizala ekonomiku primorja. U Prvom svjetskom ratu svi su parobrodi uključujući i jedinice obalne putničke službe stavljeni na raspolaganje ratnoj mornarici, a po njegovom završetku i raspadom monarhije provedeno je razgraničenje i dioba trgovačkog i ratne flote. Unatoč ovog ratnog prekida i našeg razmjerno malog učešća u naslijeđenoj floti, kategorički se je nametnula potreba koncentracije snaga u obalnom linijskom parobrodarstvu, pa je osnovano novo parobrodarsko društvo, i to 1922. god. »Jadranska plovidba d. d.« sa sjedištem u Sušaku. U ovo društvo ušla su ova parobrodarska društva: »Dalmatia« iz Splita, »Hrv. par. društvo« iz Senja, »Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo« iz Puna, »Obalna paroplovidba« iz Dubrovnika, »Oceania« iz Trsta i »Jadranska plovidba« iz Sušaka čiji je ukupan plovni park po završenoj fuziji 1. XI 1923. god. iznosio 43 parobroda i 15.951 BRT.⁶

Između dva svjetska rata, obalnu linijsku službu na našoj obali vršila su 3 naša i 3 tal. subvencionirana parobrodarska društva (ova posljednja bez prava kabotaže). Kapaciteti i poslovanje plovnog parka naše obalne putničke plovidbe iznosili su (podaci za 1939 god.)⁷

Parobrodarsko društvo	Pr u g e								Promet		
	Br.	BRT	NRT	t/n	IKS	Glavne Luke		Godišnje prevaljene milje	Putnika	Robe	
						Broj Tjed. putov.	Broj Tjed. putov.				
Jadranska plovdba a. d. Sušak	52	22246	10618	7298	37272	9	11	40	272	1,022.482	
Dubrovačka parobrodarska plovdba a. d. Dubrovnik	11	6511	3175	820	11889	4	4	7	35	145.340	2,714.023
Zetska plovdba a. d. Cetinje	9	1571	887	1006	3455	-	-	10	57	140.560	467.454
UKUPNO:	72	30428	14680	9124	52616	13	15	57	364	1,308.382	

»Jadranska plovdba« održavala je redovitu linijsku službu iz Sušaka s lukama Hrvatskog primorja, iz Šibenika s okruženjem između Šibenika i Zadra, te iz Splita s splitskim okruženjem. Ona je održavala i longitudinalne brze, putničke i putničko-teretne pruge iz Sušaka, Venecije i Trsta duž dalmatinske i albanske obale do Grčke i Turske (Smirna). — »Dubrovačka plovdba« održavala je saobraćaj u dubrovačkom okružju i u južnoj Dalmaciji povezujući ove luke sa Splitom; ona je održavala i longitudinalne pruge između Trsta i Venecije, Dubrovnika i Kotora. — »Zetska plovdba« povezivala je Boku Kotorsku s Dubrovnikom i s crnogorskim primorjem od Ulcinja uključujući i linijski saobraćaj na Skadarskom jezeru. Ova 3 parobrodarska društva s plovnom parkom od 72 jedinice sa 30.428 BRT, 9.124 t/n, 26.500 p/mj, i 900 težaja održavala su 70 brzih, putničko-teretnih i teretnih pruga — longitudinalnog, međukružnog i lokalnog značaja.

Ukupni naši kapaciteti plovnog parka m. o. pl. izno- (podaci za 1939. god.).⁸

Jedinice	Broj	BRT	KS
Parobrodi	90	30.972	54.340
Motorni jedrenjaci	77	1.224	2.081
Jedrenjaci	671	11.871	7.162
UKUPNO:	838	44.067	63.583

Kapaciteti talijanskih parobrodarskih društava, koji su vršili linijsku putničku službu duž naše obale iznosili su (podaci za 1939. god.).⁸

Societa Fiumana di Navigazione — Fiume	13 parobroda sa 7.487 BRT
»Istria« — Trieste	12 parobroda sa 3.843 BRT
»Brioni« — Pola	1 parobrod sa 103 BRT

UKUPNO: 26 parobroda sa 11.433 BRT

Sa ovim tal. parobrodarskim društvima fuzionirana su bila i društva za linijsku putničku službu S. A. N. iz Trsta i »Zaratina« iz Zadra, čiji su sveukupni kapaciteti iznosili 26 jedinica sa 11.433 BRT, 1350 t/n i 10.800 p/mj. Parobrodi ovih društava vršili su longitudinalne putničke linije od Trsta, Venecije i Ankone uz našu obalu do Albanije i Baria tičući naše glavne luke, kao i lokalne putničke pruge iz Rijeke, Zadra i Lastova.

Iako obilnim plovnom parkom naše i talijanske zastave od ukupno 98 parobroda sa 41.861 BRT, 12.350 t/n, 37.400 p/mj. i 1200 težaja sa razgranatom mrežom parobrodarskih pruga, ipak frekvencija putnika i tereta nije bila tolika, da se je moglo bez učešća države — primanja subvencije pokriti režijske troškove.

Uočimo li, da je obalna linijska plovdba na našem Jadranu od svog osnutka prije 125 godina stalno bila pasivna i da je kao takva bila stalno i subvencionirana zbog razmjerno velikih udaljenosti otočnih i obalnih naselja,

njihove raspršenosti smještaja, pomanjkanja cestovnih veza na otocima i obali, ne formiranja dovoljno jačih i velikih gradova pogotovo na otocima, slaba privredna snaga otoka i obalnog pojasa bez industrije, razvijene poljoprivrede i ribarstva, a s time u vezi i slaba naseljenost otočnog stanovništva te njegova stalna migracija u pravcu kopna, daju našoj obali jednu specifičnost kakvu ne nalazimo na tako razvedenim obalama drugih zemalja. Ovdje se radi o pokrivanju deficita, koji nastaje iz poslovanja obalne linijske službe, koja je po svom značaju javna služba, jer u sebi sadrži društveni zadatak, koristan i potreban za zajednicu. Ali unatoč ovog općeg, javnog interesa zbog tadašnje ekonomsko-društvene strukture države osnovane su monopolističke formacije privatnog koncentriranog kapitala i u obalnoj linijskoj plovidbi pomoću državnog kapitala sistemom subvencija. Tako je država svojim sredstvima jačala privatni kapital i davala mu monopolni položaj, kako bi ovaj zagospodario državom i njenim organima. Ova subvencija iako je predstavljala naknadu za nerentabilni dio pruga, za povlaštene državne i vojne prijevoze te za prijevoz pošte u cilju obnove parka, ona je toliko ojačala privatni kapital u obalnoj linijskoj službi, da je ovaj postavljao uvjete i dirigirao sa državom — subvencionarnom, a ne obr.⁹ Prvi ugovor o subvenciji, pored ranijih povlastica datih brodarstvu u vezi prevoza pošte, sklopljen je bio 1922. god. na godinu dana sa naša 3 obalna parobrodarska društva i 6 manjih u visini od 40 mil. din. godišnje (31,50 din. N/M). Godine 1928. zaključen je novi ugovor o održavanju redovitih linija obalne plovidbe i o državnoj subvenciji za te linije na 10 godina do 1. III. 1938. Ukupna godišnja subvencija iznosila je 49,5 mil. din (»Jadranska plovdba« 30,5 mil., »Dubrovačka plovdba« 11,3 mil. »Boka« 7 mil., »Korčulanska plovdba« 750.000 din.) uz obavezu da u tom razdoblju sagrade 24 nova parobroda određenog tipa i veličine. Naknadno sklopljenim dodatnim ugovorima o subvencioniranju obalne flote, taj je iznos u 1932. god. iznosio za 1,165.213 prevaljenih N/M 46 mil. din (39 din N/M) a 1959. godine za 1,308.382 prevaljene N/M 69 mil. din (53 din N/M). Navedena tal. parobrodarska društva primala su u prosjeku 20 mil. lira (50 mil. din.) godišnje u ime subvencija tako, da su ukupne subvencije za održavanje obalne linijske službe prije rata iznosile godišnje oko 120 mil. din. Ali ova razmjerno bogata obalna linijska plovdba nije se racionalno koristila, jer su pojedina parobrodarska društva često jedno drugom konkurirala otvarajući paralelne pruge.¹⁰

Naša obalna linijska plovdba pretrpjela je u Drugom svjetskom ratu ogromne gubitke. Ne raspoložujući sa tom flotom u toku rata partizanski leuti i ribarske kočice su bili i ratni i putničko-teretni brodovi; oni su noću održavali redovne pruge kopno-otok i obr. te su prevozili ranjenike u bolnice i hranu za gladno otočno stanovništvo, ali su i napadali neprijateljske brodove i njihova uporišta. Često su i putnici na takvim brodovima kadgod se ukazala potreba zauzimali zaklone na njihovim palubama i primali se oružja. Prve linijske pruge uspostavljene su na oslobođenom teritoriju. U saobraćajnom odelenju Štaba mornarice na Visu 11. X 1944. god. otipkan je na pisačem stroju prvi Red plovidbe za pruge Vis — Hvar — Vela Luka — Prigradica — Korčula i Vis Hvar — Bol — Jelsa. Ove pruge održavali su putničko-teretni parobrodi »Ston« i »Sitnica«, a putovalo se je besplatno. Oslobođenjem Splita otvorena su u studenom 1944. god. nove pruge sa 4 parobroda (Bar, Gradac, Makarska i Ulcinj) na relacijama Split — Hvar — Vela Luka — Korčula — Dubrovnik te Omiš — Makarska — Gradac, a kasnije sa još 4 parobroda pruge Zadar — Šibenik — Split — Korčula — Dubrovnik.¹¹

Kao što je parobrod klasičnog tipa od sredine XIX. stoljeća bio rezultat novih produktivnih snaga i na našoj obali, on nakon drugog svjetskog rata u lokalnoj putničkoj i teretnoj službi otok — kopno i obr. zbog sve brže izgradnje kopnenih saobraćajnica kod nas na čelu sa Jadranskom magistralom postaje kočnica rentabilnog prevoza putnika i transporta robe. »Jadrolinija« — Rijeka sa svojih 67 parobroda sa oko 31.500 BRT, 15.000 NRT, 65.000 IKS, 27.450 p/mj i 12.100 t/n održava 103 parobrodarske pruge (podaci za 1961. god.) uz visinu dotacije i regresa od oko 2,6 mil. din. prevezla je u 1961. god. oko 6,3 mil. putnika

i oko 163.000 t tereta. Zbog sve većeg prodiranja novih vidova kombiniranog, rentabilnijeg i ekonomičnijeg saobraćaja između otoka i kopna, kopna i otoka, otoka i otoka, pomorski saobraćaj uz obalu klasičnog tipa sve više gubi raniji monopolistički položaj i ustupa svoje mjesto novim, savremenijim transportnim sredstvima. U novim rješenjima o povezivanju otoka s kopnom preferiraju se najkraće dužinske udaljenosti, vremenski najkraće vožnje, što češće dnevne veze i što niži prijevozni troškovi, a time i što niže tarife.¹² Nova kombinirana transportna sredstva, koja perspektivno treba da sve više ovladaju i našom obalom su trajekti kao »pokretne ceste« i veze od kopna na otok, od otoka na kopno te među većim otocima, autobusi po cestama većih otoka; u ljeti i brzi hidrokrilni brodovi, hidrobusi i helikopteri do udaljenosti otoka u cilju što jačeg razvoja turizma i ekonomike Jadrana.

¹ Brodarsko društvo na jedra »Old Black Line« je 1820. god. uvelo prvu redovnu putničku prugu između Liverpoola i Sjeverne Amerike sa navama »New-York«, »Canada« i »Pacific«. Pošto su ovi jedrenjaci ovisili o jačini i smjeru vjetrova, to nije postojala dovoljna pouzdanost i uključivanja ovih brodova u red plovidbe sa ticanjem luka u približno određeno vrijeme.

² L. K(os), Prvi naš parobrod na Jadranu (Riječki list od 8. VIII 1952),

³ Radojica F. Barbalić, Osnutak i razvitak krčkog parobrodarstva (Jadranski Zbornik, Rijeka — Pula, 1957 str. 337-356),

⁴ Jozo Luetić, O 70-godišnjici prvog dubrovačkog parobroda (Pomorstvo — Rijeka hr. 6/1950),

⁵ O. Fio, Fuzija parobrodarskih društava 1908 (Pomorstvo — Rijeka, br. 10/1959),

⁶ L. K., Prijeratni razvitak naše linijske plovidbe (Riječki list od 4. IV 1953. br. 78),

⁷ Pomorski godišnjak za 1939/1940 god., Beograd, 1940.

⁸ Prof. S. Osterman, Naš jadranski problem s nacionalno-ekonomskog gledišta (Bankarstvo — Beograd, br. 8/1925, str. 326-366),

⁹ M. Č., Polemika o subvenciji naše trgovačke mornarice pred javnošću (Nova Evropa — Zagreb, br. 2/1934),

¹⁰ Ivan Carić, O plovidbi na Jadranu (Almanah Jadr. Straže za 1962. god. Beograd, 1926, str. 343-348),

¹¹ Z. R(adoš), Prve pomorske pruge na slobodnom Jadranu (Borba — Zagreb od 31. X. 1954),

¹² Čibej Z. (sa 13 suradnika), Saobraćajno povezivanje priobalnih otoka s kopnom (Krk-Cres-Lošinj-Rab), Zagreb, 1961.