

Uloga »Jugolinije« u razvoju našeg linijskog poslovanja

Franjo Pavešić, Opatija

Poslije Prvog i Drugog svjetskog rata, tonaža naše trgovačke mornarice uvijek se kretala oko 140.000 brt. Jednom se radilo o boljim, drugi puta, o gorim brodovima, nekad su se među tu tonažu računali i ribarski brodovi, druga nisu. Svakako, morali smo počimati iznova. 1945. sveukupna tonaža naše trgovačke flote iznosila je 115 jedinica sa 137.829 brt. od 220 i 403.372 brt, koliko ih je bilo koncem 1939. Od ovog preostatka osnovana su 1947. četiri poduzeća saveznog značaja: Jugoslavenska linijska plovidba, Jugoslavenska slobodna plovidba, Jadranska linijska plovidba i Jadranska slobodna plovidba. Oko sredine 1949. Jugoslavenska slobodna plovidba ulazi u sastav Jugoslavenske linijske plovidbe i tako nastaje današnja »Jugolinija«, koja neprekidno posluje pod tim naslovom i kao takva poznata je u cijelom svijetu.

U svom prvotnom sastavu »Jugolinija« imade 51 brod razne tonaže i starosti. 1947. održava dvije redovne linije, jednu za Sjevernu Evropu, drugu za Levant s ograncima

za Tursku i Egipat. Putničko teretni brodovi »Radnik« i »Partizanka« plove za USA, Južnu Ameriku i Australiju. Poslije spajanja s Jugoslavenskom slobodnom plovidbom započima njezina jača radinost. Otvorena je redovna linija za Sjedinjene Države Amerike, zatim 1954. linija za Daleki Istok do Singapura i Honkonga. Od 1956. težište je postavljeno na linijsko poslovanje i od tada »Jugolinija« sve veća napušta slobodnu plovidbu, zapošljavanjem brodova u linijskom poslovanju. U to vrijeme provedena je i decentralizacija, pa je »Jugolinija« odstupila novosnovanim poduzećima jedan dio svojih brodova. »Atlanska plovidba« u Dubrovniku osnovana je sa šest trampera, »Jugoslavenska oceanska plovidba« u Kotoru i »Splošna plovidba« u Piranu s po pet, »Jugoslavenska tankerska plovidba« u Zadru s dva tankera, te kasnije »Kvarnerska plovidba« u Rijeci s osam brodova. Na taj način »Jugolinija« je pomogla stvaranju novih brodarskih poduzeća na našem Jadranu i ravnomjerni razvoj primorskih krajeva. Samo po-



P/b »Hrvatska« prije isplovljenja na prugu za Sjevernu Ameriku

dužeće prešlo je na gradnju brodova kakvi odgovaraju linijskom poslovanju, tako, da je koncem 1958. raspolagalo s 34 broda i 134.669 brt, odnosno 215.496 dwt. Na ovim brodovima bilo je 409 putničkih mjesta.

Tri broda »Bratstvo«, »Pobjeda« i »Sloboda« ušli su u sastav poduzeća tokom 1958. To su manje jedinice od po 1.818 brt s nosivošću od 2.500 tona. Sagrađeni su u riječkom brodogradilištu »3. Maj«. Brodovi imaju dužinu od preko 93 metra, širinu 13, visinu 8, gaz preko 5. Brzina im je oko 15 nautičkih milja na sat. Imaju smještaj za po deset putnika. Što je najzanimljivije ovi brodovi spadaju među prve jedinice, koje imaju prostor za prijevoz tereta, koji se mora držati pod određenom temperaturom. On iznosi oko 90 m³ i može održavati temperaturu od — 10 stupnjeva kod vanjske topline od 40^o C.

Od 34 jedinice samo je jedan brod, »Užice«, koji upotrebljava ugljen, kao pogonsko gorivo. Ostali su na motorni pogon ili se lože mazutom. Ovdje se, uglavnom, radi o novim i najnovijim brodovima. »Hrvatska« i »Učka« su brodovi, koji su bili potopljeni i obnovljeni poslije rata. »Makedonija«, »Srbija« i »Slovenija« su građeni u Nizozemskoj poslije rata, isto tako kao i »Rijeka«, »Pula« i »Zadar«. Prvi brodovi, koji su građeni u našim brodogradilištima jesu: »Zagreb«, »Skopje«, »Sarajevo« i »Titograd«. Ostali građeni su u pulskom, riječkom i splitskom brodogradilištu. Među njima je i brod »Uljanik«, koji je sagrađen u istoimenom brodogradilištu u Puli. Na ovom, kao i na nekim drugim brodovima su i strojevi izrađeni u našoj zemlji. Po veličini najmanji su brodovi: »Bratstvo«, »Pobjeda« i »Sloboda«. Najveći su: »Bosna«, »Hrvatska« i »Srbija«. Najstariji su: »Užice«, »Vis« i »Bosna«. Najbrži: »Hrvatska«, »Lovćen«, »Dinara« i drugi. Svi oni imaju brzinu od 17 nautičkih milja na sat.

Danas »Jugolinija« imade manje jedinica, prema ranijim godinama, ali su po nautičkim i inim sposobnostima daleko prikladnije i brže za obavljanje linijskog poslovanja s kojim se poduzeće posljednju godinu dana isključivo i bavi. Da bi se potpuno udovoljilo plovidbi, na sadanjim prugama, u planu je izgradnja novih jedinica. Ovogodišnji plan je u potpunosti ostvaren: tri broda sa 7.500 dwt. Za 1959. predviđena je izgradnja daljnja tri broda i to: jedan od 13.300 dwt, koji se gradi u Japanu i koji će biti gotov koncem 1959., jedan od 10.000 i drugi od 3.000 dwt, koji se grade u domaćim brodogradilištima. Za 1960. predviđena je izgradnja četiri broda: dva po 10.000 i dva po 3.000 dwt. 1961. izgradit će se tri broda: jedan od 10.000, druga dva po 6.500 dwt. Tako je predviđeno i za 1962. i 63. godinu. Na taj način »Jugolinija« će, koncem 1963. — ukoliko se predviđeni plan ostvari — imati pedeset novih, modernih i prikladnih brodova za obavljanje linijskog poslovanja.

Treba napomenuti, da je kod svih brodova u gradnji predviđena veća brzina. Brodovi od deset tisuća tona, koji će se graditi u brodogradilištu »3. maj« imat će brzinu od 18 nautičkih milja na sat. Linijski brodovi od 6.500 tona, koji će se graditi u brodogradilištu »Split«, 17 milja, brodovi od 3.000 tona, koji će se graditi u brodogradilištu Kraljevica, 15 nautičkih milja, brod koji se gradi u Japanu imat će brzinu oko 18 milja. U svemu bit će to brzi teretni brodovi. Na svakom od njih bit će mjesta za po 12 putnika, što je vrlo važno osobito na nekim linijama, kao što je novootvorena pruga za Južnu Ameriku. Još je važnije što će imati i uređaje za prijevoz tereta, koji treba hladiti. Danas se takovi brodovi, u svjetskom pomor-

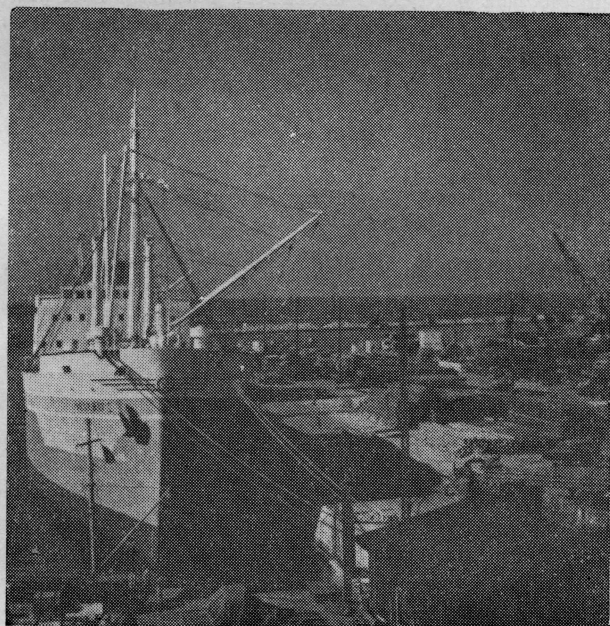
skom prometu, posebice vode i oni su vrlo važni za održavanje linija sa zemljama Južne Amerike, Australije i drugih, jer se velike količine uledenog mesa, voća, povrća i drugog može prevoziti uz povišene vozarine.

Brodovi od deset tisuća tona imat će oko 13.500 m³ za rashladni teret, tank za biljno ulje od 21.000 m³ i 5.500 m³ prostora za specijalni teret i poštu. Linijski brodovi od 6.500 tona imat će oko 8.000 m³ za rashladni teret i oko 4.000 m³ za specijalni teret. I brodovi od 3.000 tona imat će preko 3.000 m³ za rashladni i specijalni teret.

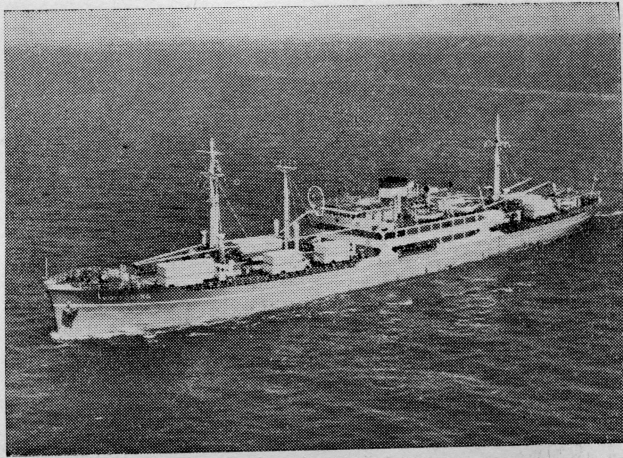
Donedavna brodovi »Jugolinije« služili su i u slobodnoj plovidbi, ali broj njihovih putovanja je u stalnom opadanju i dosadnja linijska mreža ne će dozvoliti, da se ijedan brod odvoji iz pruge na kojoj plovi. Iduća godina bit će vrlo teška za održavanje svih linija s plovnim jedinicama s kojima raspolaže poduzeće. Zato je od vrlo velike važnosti, da nove jedinice, koje su u gradnji, pristižu prema ugovorima, da bi se mogle zapošljavati na određenim mjestima. Premda je neznatan broj brodova, koji su stariji, ipak nekoliko ih imade, koje će trebati izdvojiti iz moderne linijske flote. To su: »Užice«, »Vis«, »Topusko« i »Bosna«. Njih će jednog dana zamijeniti nove i brže jedinice, koje će bolje odgovarati zadacima.

Mnoge velike trgovačke mornarice su u službi svjetskog prometa, kao na primjer Norveška i druge, naša flota prvenstveno služi izvršenju trgovinske razmjene između Jugoslavije i prekomorskih krajeva. U tu svrhu su formirane redovne brodske linije, koje povezuju naša pristaništa sa svjetskim lukama. Naša brodarska poduzeća održavaju 13 redovnih teretno-putničkih linija. Od toga broja otpada na »Jugoliniju« osam, na Jadroplov dvije, na Jadroliniju dvije i na Jugoslavensko riječno brodarstvo, za kombiniranu riječno pomorsku liniju Beograd-Alexandrija, jedna. Na najstarijim i na najduljim relacijama saobraćaju brodovi »Jugolinije«.

Linija sa zemljama Sjeverne Evrope uspostavljena je odmah nakon osnutka »Jugolinije«. Na njoj brodovi polaze iz Rijeke svakih deset dana. Pored Rijeke i Šibenika



M/b »Velebit« vrši operacije na gatu u luci.

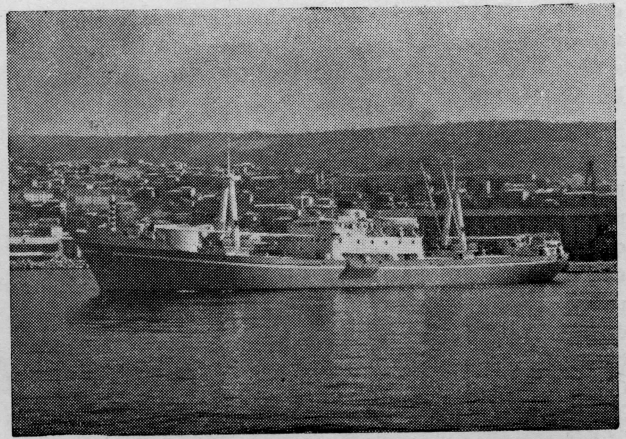


M/b »Vojvodina« na otvorenom moru

dotiču u Italiji Cataniju, Messinu i Napulj; u Španjolskoj: Barcelonu i Valenciju; u Sjevernoj Africi: Oran, Tanger i Casablancu. U Portugalu: Lisabon, zatim London i Hull, Hamburg, Rotterdam i Antwerpen. Prema potrebi brodovi pristaju u Dubrovniku, Alžiru, Alicante-u, Cartageni, Bordeauxu, Le Havru, Dunkerque-u, Amsterdamu i Bremenu. Na liniji su zaposleni brodovi tipa »Bratstvo«. Oni za nju u potpunosti odgovaraju. Mali brodovi s prostorom za rashladni teret i mjesta za dvanaest putnika. U planu je da se linija — u perspektivi — podijeli na dva dijela. Jedna da ide samo do Londona, druga do Hamburga. Na taj način bi se skratilo vrijeme putovanja, što je vrlo važno za linijsko poslovanje. Iz Hamburga se teret, određen za skandinavске luke, pretovaruje na druge brodove i obratno ovdje se krca teret, koji dolazi iz spomenutih luka i ide prema Jadranu i Sredozemlju. U Rotterdamu se obavlja prekrcaj, iz i za, Kanadu, Srednju Ameriku, a u Antwerpenu za luke zapadne Afrike.

I pruga za Sjedinjene Države Amerike spada među prve koje je otvorila »Jugolinija«. Brodovi polaze svakih petnaest dana iz Rijeke s doticanjem jadranskih luka prema potrebi. Na evropskom kopnu pristaju samo u Valenciji, na afričkom u Tangeru i Casablanci, te izravno produžuju u New York i Philadelphiu. Na povratku pristaju u Genovi, Napulju i Trstu. Uslovno tiču Alicante, Lisabon, Baltimore, Malagu, Livorno, Palermo, Dubrovnik i Split. Na liniji su zaposleni veliki i brzi brodovi: »Hrvatska«, »Makedonija«, »Srbija«, »Crna Gora«, »Slovenija«. Na njoj stalno saobraća »Hrvatska«, koja imade 60 ležaja i »Srbija« s 44, jer je ovdje i najživlji putnički promet. Kad bi ovi brodovi imali još ovoliko kreveta, oni bi bili uvijek zauzeti. Ovo je razumljivo, jer naši iseljenici u Americi rado se služe ovim brodovima, te su im i teretne linije draže od najluksuznijih stranih.

Pod konac godine obnovljena je linija s Južnom Amerikom. Ona je postojala odmah u početku, nakon osnutka poduzeća, ali je morala biti napuštena, jer nije bilo dovoljno prikladnih brodova. Dosada su na ovu liniju krenula dva, odnosno tri broda, četvrti je predviđen za konac siječnja. Brodovi polaze iz Rijeke svakog mjeseca i dotiču Trst, Napulj i Genovu od talijanskih luka, Marseilles u Francuskoj, Barcelonu u Španjolskoj, te Casablancu ili Dakar u Africi. Odatle ravno produžuju u Rio de Janeiro, Montevideo i Buenos Aires. Na polasku, uvjetno, dotiču: Valenciju, Tanger i Santos, na povratku: Santos,



M/b »Bratstvo« na odlasku iz Rijeke

Casablancu, Tanger i Valenciju. Prvi brod na liniji je »Drvar«, drugi »Vojvodina«, treći »Treći maj«, četvrti »Bosna«. Sve su veliki brodovi, od kojih su dva putpuno nova, dva starija. Šteta je što svi nemaju mjesta za po 12 putnika i prostora za rashladni teret. Čim budu gotovi brodovi, koji se nalaze u gradnji, i na ovoj liniji pojavit će se još brže i udobnije jedinice s prostorom za hlađenje tereta. Linija će tokom 1959. zaposliti veći broj brodova. Svakako povratnog tereta će se naći, onaj iz naše zemlje i ostalih ovisi o trgovinskoj razmjeni Jugoslavije s južno-američkim državama i o akvizicijama, koje se budu obavljalje u usputnim lukama.

Linija za Levant, do Aleksandrije i Beiruta, saobraća svakog tjedna. Polazi iz Rijeke i dotiče: Trst, Latakiju, Beirut i Aleksandriju. Uvjetno pristaje u: Veneciji, Limassolu, Famagusti, Tripolisu i Port Saidu. Na njoj su zaposlena četiri broda: »Zagreb«, »Skopje«, »Titograd« i »Sarajevo«. Posljednje vrijeme na ovoj liniji plovi i »Užice«. Donedavna linija je bila vrlo unosna i rentabilna, posljednje vrijeme osjeća se manje prometa, tim više što se računa na robu koja se tranzitira u ove krajeve i iz njih prevozi za zemlje Srednje Evrope. Linija za Levant spada u red najstarijih i vrlo je dobro uvedena u zemljama Bliskog Istoka. Na njoj imade dosta putnika, koji putuju iz jadranskih luka do Aleksandrije, Beiruta i obratno.

Pruga za Perzijski zaljev uvedena je prošle godine u jeku najžešće konkurencije raznih brodarskih poduzeća i outsidersa na ovom potezu. Dosad je saobraćala svaki mjesec i pol, sad je predviđeno za svaki mjesec po jedno putovanje. Osim Rijeke i Trsta dotiče Port Said, Akabu, Aden, Bahrein, Kuwait i Khorramshahr. Brodovi na ovoj liniji, uslovno, dotiču: Port Sudan, Djibouti, Abadan i Bushire. Na liniji su zaposlena dva starija broda: »Vis« i »Topusko«, koji ne odgovaraju, u potpunosti, svojoj namjeni. Predviđen je još jedan brod, koji će, svakako, bolje zadovoljiti zadatku. Ovo je teška linija, traži brže brodove, s prostorom za hlađenje tereta. Osim toga moralo se napustiti pristajanje u luci Dammam u Arapskom zaljevu, jer se dugo čekalo na lučke operacije i brodovi su gubili mnogo vremena. U Khorramshahru je ista situacija. Tu neka brodarska poduzeća imadu vlastite maune pomoću kojih obavljaju iskrcaj i ukrcaj tereta. »Jugolinija« će, se eventualno, morati uteći ovom poslu, da izbjegne veliku dangubu i izdrži jaku konkurenciju. Dosada su brodovi »Jugolinije« izdržali u ovoj utakmici, pa imade

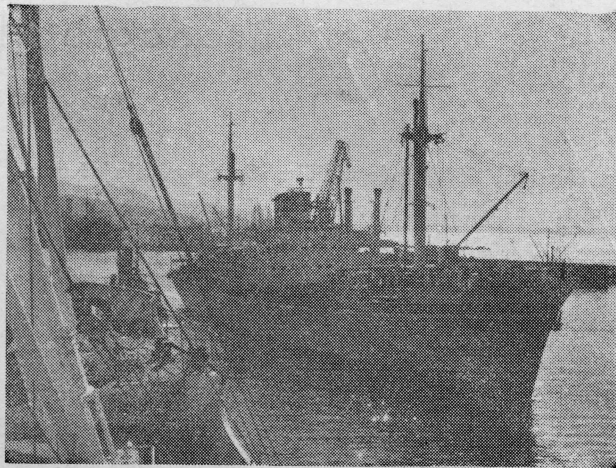
nade, da će i nadalje, osobito poslije oživljavanja izmjene dobara između naše zemlje i Iraka.

Linija Indija, Pakistan, Burma obavlja se svakog mjeseca. Uz Rijeku brodovi pristaju u Trstu, Port Sudanu i Adenu, zatim u Karachiju, Bombay-u, Madrasu, Calcutti, Chittagongu, Chalni i Rangunu. Na polasku, uslovno, dotiču: Beirut i Port Said, na povratku: Singapore, Madras, Colombo, Jeddah i Beirut. Na liniji su zaposlena tri broda tipa »Dinara«, »Romanija« i »Avala«. Na liniji nema previše tereta, jer je vrlo jaka konkurencija, osobito posljednje vrijeme, otkad se brodovi slobodne plovidbe oštro natječu s linijskima. Osim toga »Jadroplov« je prugu za Crveno more pojačao do Indije i Ceylona, tako da je još veoma opao obujam tereta, kojeg ionako nije bilo dosta. Savezna vanjska trgovinska komora je ovako produženje do Indije i Ceylona razmatrala na svojim sjednicama i donesla zaključak, da je uspostavljanje druge linije na ovoj relaciji društveno nekorisno.

Također i mjesečna linija do Ceylona, Malaje, Indonezije i Hongkonga je starija. Uz Rijeku brodovi dotiču: Trst, Beirut, Port Said, Aden, Colombo, Singapur, Džakartu, Whampou i Honkong. Na povratku pristaju i u Penangu. Uslovna ticanja su im u: Limassolu, Port Saidu, Madrasu, Port Swettenhamu, Djiboutiju i Jeddahu. Na liniji su zaposleni brodovi tipa »Učka« i »Triglav«.

Postoji još mjesečna linija za Sjevernu Kinu i Japan, koja pored Rijeke i Trsta ne dotiče ništa do Singapura, zatim ide do japanskih luka Jokohame i Kobe-a i kineskih Shanghaja, Dairena i Takubara. Uslovno brodovi na ovoj liniji dotiču: Lattakiju, Beirut, Aleksandriju, Port Said, Port Sudan, Colombo, Haiphong, Tsingtao, Osaku, Moji i druge. Ovo je najdulja pruga »Jugolinije«. Na njoj su zaposleni brodovi tipa »Trepča«, »Nikola Tesla« i drugi. Linija je uvedena 1957. godine i ona je, donekle, zadovoljavala dok nije započela diskriminacija sa strane Kine protiv naših brodova i tereta. Upravo potrebama prometa i razmjene dobara s ovom zemljom bila je i namijenjena. Danas je na ovom potezu najteže poslovanje, jer je konkurencija vrlo jaka. Nju, povezanu s diskriminacijom, je teško izdržati. Pruga ide, ali da li će naći tereta na drugim stranama, pokazat će daljnji razvoj.

Ovo su, uostalom, dobre i loše strane svakog linijskog poslovanja, jer je ono često ovisno o političkim prilikama u svijetu i ekonomskim odnosima među zemljama. Za na-



M/b »Dinara« u matičnoj luci

še linijsko poslovanje, vrlo je važna i razmjena dobara između Jugoslavije i drugih država, koje dotiču naši brodovi. Zbog toga je i svako linijsko poslovanje podvrgnuto promjenama, na koje, kao takvo, ne može utjecati. Ovo je istovremeno jedna od loših strana linijske plovidbe, koja inače, ne podleže toliko promjenama, kao slobodna. Sad, u vrijeme recesije, ovakvo poslovanje, uz sve nedaće je bolje, nego trampersko iako svakog dana sve jače osjeća svjetsku utakmicu u borbi za teret. »Jugolinija« je izdržala sve krize, osobito onu 1953., koja je bila slična ovoj, pa će odoljeti i sada. Danas joj je lakše, jer raspolaze s boljim i novim brodovima. Upravo današnje teškoće, kao nijedne dosada, prije vremena, tjeraju pojedine jedinice u raspremu i staro željezo. Samo moderni, brzi i ekonomični brodovi, u velikim krizama, mogu izdržati svjetsku konkurenciju.

U tom duhu razvija se i poslovanje »Jugolinije«, koja je značajan faktor ne samo u našem linijskom poslovanju na potezu od Jadrana prema Buenos Airesu i Jokohami, nego i među ostalim velikim poduzećima u svijetu. Kao i ona, »Jugolinija« u zajednici s cjelokupnim brodarstvom, podložena je teškom iskustvu krize, koja je ovog puta jača nego ikada, ali koja ne će trajati vječno. S tom nadom i ljudi u »Jugoliniji« očekuju bolje dane i povećanje robne razmjene među pomorskim zemljama.

