

# Problemi naše obalne linijske plovidbe

*Prof. ANTUN GAVRANIĆ*

Naša Jadranska obala, koja pripada uglavnom području NRH, sa svojom razvodenošću obale, gdje se poredalo bezbroj otoka i otočića, (na kojima je nastanjeno oko 150.000 našeg dalmatinskog stanovništva) 400 manjih i većih luka, veliki broj draga i uvala uzduž njenog obalnog pojasa od Rijeke do Ulcinja, na kojem je nastanjeno 750.000 stanovnika, koji su u toku duge i teške historije formirali svoje običaje i kulturu, što je sačuvano u raznim kulturnim spomenicima i folkloru, a i svojom blagom sredozemnom klimom, postala je prava atrakcija, kako za strane, tako i za domaće turiste, što je i uslovalo da se turizam u ovom predjelu najviše razvio i da se dalje razvija.

Kao glavni saobraćajni put ovog područja je more, i to pomorski saobraćaj a naročito obalna plovidba ima vrlo veliku saobraćajnu važnost, tako da o njenom kapacitetu ovisi i dobro odvijanje saobraćaja s obzirom na nastale potrebe ovdje u pogledu turizma.

Međutim stanje u našem pomorskom saobraćaju kojeg obavlja Obalna linijska plovidba s obzirom na današnje potrebe za razvitak i jačanje turističke privrede, je nezadovoljavajuće, kako u pogledu udobnosti putovanja i brzine, tako i u pogledu sigurnosti. Ovo se naročito osjeća u glav-

noj turističkoj sezoni od maja do septembra mjeseca, kada je kod nas najveći priliv turista, s obzirom na njegov još sezonski karakter, kod nas.

Da bi mogli imati bolji pregled današnjeg stanja Obalne linijske plovidbe, potrebno se je osvrnuti na stanje, koje je kod nas bilo u ovoj vrsti plovidbe pred Drugi svjetski rat, naročito u 1938. i 1939. godini, kada je u staroj Jugoslaviji bio najjači turistički promet odnosno promet putnika uopće.

U 1939. godini broj parobroda, koji je vršio promet na obalnoj linijskoj plovidbi (longitudinalnoj i lokalnoj) iznosio je 73 parobroda sa 30.428 B. R. T., koji su bili pripadnici triju privatnih brodarskih društava: Jadranske plovidbe 53 parobroda, sa 22.246 BRT, Dubrovačke plovidbe 11 parobroda, sa 6.611 BRT i Zetske plovidbe 9 parobroda, sa 1.571 BRT. Osim ovih brodarskih društava bila su i dva talijanska brodarska društva i to: Societa Fiumana di Navigazione sa 13 brodova i 7.487 BRT i »Istria Trieste« sa 12 brodova i 3.843 BRT. Ova društva su također vršila redovite putničke i turističke pruge na našoj obali osim prava kabotaže u našim lukama. Dakle, od Trsta pa do Ulcinja, na području koje danas pripada našoj zemlji i na kojem obalna linij-

ska plovdba obavlja svoj promet, bilo je 98 parobroda sa 41.758 BRT sa 39.800 putničkih mjesta. Na tim brodovima (našim i talijanskim) prevelo se je iste godine 2,008.000 putnika, a samo sa 72 naša parobroda koji su raspolagali sa 28.900 mjesta, prevezlo se je 1,608.000 putnika.

Osim ovih parobroda, koji su vršili prevoz putnika na redovitim prugama longitudinalne linijske plovidbe, postojala su još dva parobroda Jugoslavenskog Lloyd, koji su vršili u turističkoj sezoni kružna putovanja po Sredozemlju — Grčka—Egipat—Palestina, i to: »Kraljica Marija« i »Princeza Olga«.

Iz naprijed navedenog možemo zaključiti da je u 1939. godini glavni park na obalnoj linijskoj plovdbi bio uistinu zadovoljavajući, kako u pogledu plovnog parka, tako i u pogledu raspoloživih mjesta, udobnosti pa i brzine, dakle sa svim onim faktorima koji su potrebni za prevoz putnika uopće, a za prevoz turista posebno. Da je on bio više nego dovoljan može se zaključiti i po tome, što je dinamično korištenje kapaciteta u toku čitave godine bilo sa 15% prosječno, dok je u toku turističke sezone prosječno iskorišten sa 50%.

Velika razaranja, koja su provedena u toku II. Svjetskog rata na našem teritoriju, ostavila su svoj jaki pečat i na našem brodarstvu. Neprijatelj je što odvuкао, što potopio i uništio, pored 60% oceanske tonaže, i 61 plovni objekt obalne linijske plovidbe sa 25.283 BRT. Odvedeni su i potopljeni svi najljepši brodovi, tako da je poslije oslobođenja na našem teritoriju nađen plovni park, koji je bio sposoban samo da vrši lokalni saobraćaj i to na kratkim prugama.

Poslije oslobođenja prešlo se je na osposobljavanje postojećeg parka, kako bi mogli da u što kraćem roku podmirimo potrebe ovog područja u prevozu robe, ljudi i ostalog. Tempo obnove pokazao je i ovdje velike rezultate, tako da se je već u 1947. godini na našoj obali nalazio 31 parobrod sa 7.757 BRT i sa 11.755 raspoloživih mjesta. Iz godine u godinu plovni park bio je u stalnom porastu, kako po broju parobroda, tako i po broju putničkih mjesta, što se može najbolje vidjeti iz tabele:

**Stanje brodarstva na Obalnoj linijskoj plovdbi po godinama, tonaži i putničkim mjestima u odnosu na 1939. godinu**

1919	73	30.428	28.900	1,608.000*
1947	31	7.757	11.755	2,899.701
1948	33	8.943	13.055	4,146.864
1949	34	9.230	13.505	5,029.511
1950	35	9.697	14.005	5,464.930
1951	38	11.221	14.625	4,418.072
1952	44	13.427	16.485	3,670.298
1953	48	15.976	18.885	4,075.000**

\* Za 1939. godinu uzet je broj parobroda, njihova tonaža i broj putničkih mjesta koji su plovili pod jugoslavenskom zastavom ne uračunavajući ni Jugoslavenski Lloyd.

\*\* Broj putničkih mjesta određen je od strane lučke kapetanije dok bi prema građnji brodovi trebali raspolagati sa 16.739 putničkih mjesta.

Iz tabele se može jasno razabrati kakav je bio porast po pojedinim godinama i da taj porast nije proporcionalan prema broju parobroda, mjesta i tonaže. Tako imamo da je izraženo u postotku broj brodova u odnosu na 1939. godinu dostigao 66% okruglo, dok je po tonaži dostigao stanje od 52,5% i po broju putničkih mjesta 65%, dok je broj prevezenih putnika za 1953. godinu veći od 1939. za 253,5%. Ako ovom dodamo još i to, da ovi parobrodi vrše danas prevoz i na onim područjima, koja su ranije pripadala Italiji, a danas su priključena našem državnom teritoriju, gdje su ranije prijevoz putnika, robe i vijesti vršile talijanske parobrodarske kompanije sa svih 25 parobroda, onda je stanje još teže i daleko nepovoljnije. Izraženo u indeksu prema ovom stanju bilo bi slijedeće:

broj parobroda	1939 = 100
BRT	48,9
Putničkih mjesta	38,2
	30,8

Ovaj problem nije se tako teško ispoljavao sve do 1951. godine a u prošloj i ovoj godini postao je tako reći akutan. Uzrok tome je taj što je sve do 1951. godine broj turista na našoj parobrodarskoj obali uglavnom bio domaći svijet, koji se pri svom dolasku na more služio najviše željezničkim i automobilskim saobraćajnim sredstvima, a pomorskim saobraćajnim sredstvima uglavnom se je služio za kraće relacije. Međutim, kada je počeo priliv inostranih turista na naša morska ljetovališta u sve jačem broju, koji iz godine u godinu raste, taj je problem pomorskog saobraćaja stalno postajao sve teži i teži jer baš ovi inostrani turisti u ljetnoj sezoni, najviše koriste ovaj oblik saobraćaja, želeći da u što kraćem vremenu, vide što više naših prirodnih ljepota.

Broj parobroda, koji je u 1953. godini saobraćao možda bi bio i zadovoljavajući, kada bi on odgovarao po tonaži i broju putničkih mjesta, kao i komfora. Međutim od 9 brodova, koji voze na longitudinalnim prugama, samo 4 odgovaraju toj pruzi, dok ostali ne odgovaraju, jer putnicima koji se voze na pr: od Rijeke do Dubrovnika ne pružaju osim ishrane i pića, nikakav drugi komfor, dok ova četiri parobroda »Partizanka«, »Istra«, »Lastovo« i »Dalmacija«, imaju osim salona i prostor za kabine u kojima se ukupno nalazi 268 kreveta. Ako ovaj broj raspoloživih kreveta uporedimo sa brojem kreveta u 1939. godini, gdje ih je ukupno bilo 900, također se vidi da u tome pogledu daleko zaostajemo.

Prosječna brzina parobroda kod nas iznosi 10,1 morskih milja po čemu u odnosu na druge zemlje zaostajemo oko 40%. Ovaj faktor ima i te kako velikog utjecaja na prijevoz putnika, naročito ako se na tim parobrodima ne može da nađe ugodan smještaj za vrijeme putovanja, koje traje do 24 sata na pr.: Dubrovnik—Rijeka.

Osim toga za pravilan prijevoz putnika, a naročito turista, je od vrlo velikog značaja i veza koja postoji za drugim prijevoznim sredstvima,

naročito željeznicom. Kako kod nas stoji stvar, uzet ćemo radi ilustracije primjer vezu sa međunarodnim željezničkim saobraćajem, koji polazi sa Rijeke za Austriju, Njemačku, Holandiju, Trst, za Italiju i Francusku, s obzirom da iz ovih zemalja imamo najveći priliv turista koji dolaze na našu obalu i koji većinom koriste ova dva međunarodna brza vlaka.

Voz Tauern-Express polazi iz Rijeke za Austriju—Njemačku—Holandiju u 5,35 sati ujutro, a parobrod koji polazi iz Dubrovnika—Split—Rijeka stiže u 8 sati ujutro. U tome slučaju turisti, koji su imali namjeru putovati s tim vlakom, primorani su čekati čitav dan do navečer, kada polazi drugi voz »Adria-Express« u istom pravcu u 22,50 sati.

Ako se pak pođe sa noćnom prugom, koja polazi iz Dubrovnika u 22 sata za Rijeku i koja stiže sutradan u 22 sata, onda je za ovaj vlak »Adria-Express« veza dobra. Međutim na ovim prugama voze parobrodi, koji nemaju potrebnog prostora za kabine, te zbog prilično zamornog i napornog noćnog putovanja, koje traje 24 sata, nerado putuju ovom prugom.

Za inostrane turiste, koji dolaze iz Francuske, pa i iz Engleske, postoji veza Simplon-Orient—Express, koja polazi preko Italije za Trst, koja je ujedno i posljednja stanica direktno vezana za more. Na povratku oni također žele da koriste ovaj vlak, koji iz Trsta polazi svaki dan u 9,35 sati za Italiju i Francusku. Međutim, naša parobrodarska veza koja postoji sa Trstom je nedovoljna, jer ona saobraća samo jedanput sedmično, te se ta veza praktično ne može ni koristiti.

Ovaj problem veza ne osjeća se teže sa vozovima, koji saobraćaju na našem teritoriju. Tu je veza, naročito ove godine, bila jako dobra i za turiste, koji dolaze ovim vozovima, nije postojao problem veze sa parobrodarskom linijom, na kojoj oni treba da nastave svoj put do određenog mjesta, u kojem žele da provedu svoj odmor.

Naglasio sam da i faktor sigurnosti putovanja kod nas nije baš najbolji. I ako znamo da je u pogledu sigurnosti još danas najsolidniji merski put, jer da na njemu, bar u mirnodopskom vre-

menu, nema nikakve opasnosti, osim jačeg nevremena, koje se u ljetnoj sezoni doduše rijetko pojavi. Naglašavam rijetko, ali baš taj put može da bude fatalan, a da on može postati takav, činjenica je tu, jer su naši putnički brodovi opterećeni većim brojem putničkih mjesta, nego je to kategorijom broda određeno, a to se može najbolje vidjeti i po broju mjesta, koja je odredila Lučka kapetanija i broju mjesta koji je određen gradnjom broda i što pojedini parobrodi, koji nisu građeni za vršenje prometa na longitudinalnim prugama, ipak voze na tim prugama. Tu do sada nismo imali nekih težih slučajeva, ali o tome moramo voditi računa, jer kad se dogodi nesreća onda je kasno o tome govoriti, a kako bi se to odrazilo na inostrane turiste, mislim da o tome nije potrebno ni govoriti.

Iz svega što je naprijed navedeno možemo izvesti zaključak, da je pomorski saobraćaj postao usko grlo jačem prilivu turista na našu rivijeru. S obzirom da je naša turistička privreda usmjerena u pravcu omasovljenja turizma, to nam se nameće kao jedan od najvažnijih problema riješiti problem saobraćaja kod nas uopće, a pomorskog saobraćaja posebno i to u što kraćem vremenu. Kod pomorskog saobraćaja moramo voditi računa još i o tome, da su naši parobrodi u obalnoj linijskoj plovidbi prosječno dosta stari i da ćemo u razdoblju od 8 godina morati rashodovati dosta veliki broj parobroda, koji voze u ovoj vrsti plovidbe, a čija je prosječna starost preko 55 godina.

Moramo priznati da se rješenju ovog problema već sada prešlo, tako da u perspektivnom planu razvitka naše trgovačke mornarice, i izgradnja putničkih parobroda zauzima vidno mjesto. Prema tom planu predviđeno je da se izgradi 6 parobroda za longitudinalne pruge Obalne linijske plovidbe i 40 parobroda namjenjenih lokalnom saobraćaju u istoj plovidbi. Ovaj program izgradnje predviđen je do konca 1962. godine, tako da bi završetkom ovog programa stanje u našem putničkom pomorskom saobraćaju bilo sasvim drugačije u odnosu na današnje stanje. To se može vidjeti iz niže tabele.

**Naturalni iskaz stanja plata u Obalnoj linijskoj plovidbi sa stanjem 1962. godine**

Vrsta plovidbe	Stanje 1. I. 1954.				Program izgradnje od 1954 = 1962*				Rashodovanje od 1954 — 1962				Stanje koncem 1962.			
	br. brodova	BRT	br. mjesta	br. kreveta	br. brodova	BRT	br. mjesta	br. kreveta	br. brodova	BRT	br. mjesta	br. kreveta	br. mjesta	BRT	br. mjesta	br. kreveta
Duga (longitudinalna)	4	4488	2410	268	6	13500	5609	1030	—	—	—	—	10	17988	8010	1298
Obalna	45	11488	16475	—	40	9665	10000	—	25	5814	8565	—	60	15339	20661	—
<b>Ukupno</b>	<b>49</b>	<b>15976</b>	<b>18885</b>	<b>268</b>	<b>46</b>	<b>23195</b>	<b>15600</b>	<b>1030</b>	<b>25</b>	<b>5814</b>	<b>8565</b>	<b>—</b>	<b>70</b>	<b>33327</b>	<b>28671</b>	<b>1298</b>

\* Konstruiran je od podataka perspektivnog plana izgradnje naše trgovačke mornarice za broj parobroda i BRT, dok mjesta i broj kabina uzeo sam prema vrstii tonaži brodova svog nahodjenja.

Stanje u pogledu pomorskog saobraćaja koncem 1962. godine bilo bi zadovoljavajuće, kako po broju, tako i u pogledu komfora, brzine i sigurnosti, jer bi raspolagali sa 55% više parobroda i 52% više mjesta, 484% više kreveta i sa 209% BRT više, nego danas, a u odnosu na 1939. godinu bi se izjednačili, dok u pogledu komfora bi i premašili. Brodovi na longitudinalnim prugama imali bi prosječnu tonažu od 1800 do 2000 BRT, a to su najpovoljniji i najrentabilniji parobrodi za turističke pruge.

Dinamično korištenje kapaciteta bilo bi također vrlo povoljno i ono bi, uz pretpostavku da se kod nas broj putnika poveća za 100% u odnosu na 1953. godinu bilo iskorišteno sa prosječno 75% dok se danas prosječno u toku godine iskorištava sa 60%, a 1949. god. iznosilo je 19%, tako da će putovanje u ljetnoj sezoni ipak biti i sa tim kapacitetom oskudno.

S druge strane, mi imamo rješen problem tek u 1962. godini, što nas od tog razdoblja dijeli punih 8 godina, dok on je za nas gorući sada, do

godinu ili dvije, jer mi već sada, zbog toga imamo veliki gubitak u broju stranih posjetilaca, koji bi više nego rado došli u našu zemlju, ali zbog loših saobraćajnih veza i nedovoljnog hotelskog kapaciteta, odlaze u druge zemlje, kao Francusku, Italiju i Španiju. Da bi mi te turiste dobili k nama, i od njih imali vrlo velike koristi, mi već u idućoj, to jest 1955. i 1956. godini, moramo izgraditi najmanje dvije trećine predviđenog kapaciteta, naročito za longitudinalne pruge, koje bi raspolagale sa većim brojem kreveta, jer potražnja za istim već od strane stranih turista je tolika, skoro, koliki je i njihov broj na ovoj vrsti pruge.

Jedino zato, možemo da zadovoljimo nastale potrebe kod nas u pogledu ove vrste saobraćaja i uglavnom riješiti ovaj problem kojeg imamo danas, tako da poslije godine 1956. to ne bi predstavljalo neke veće poteškoće, te bi tempo izgradnje do 1962. godine moglo biti i usporeno u odnosu na ove dvije godine.