Vladimir Uremović

POVIJESNI POGLED NA PROMETNE VEZE CRIKVENICE



Ivan Andres

Kvarnerski zaljev, kojem pripada i Crikvenica, duboko je u kopno uvučeni dio Jadranskog mora i ujedno je najdublje u evropsko kopno uvučeni dio Sredozemnog mora. To mu daje izvanrednu geoprometnu važnost. Posebno utječe na opći gospodarski razvoj, promet, političke i druge interese, a u novije vrijeme i na razvoj turizma. Ta je činjenica korištena od najstarijih vremena, pa tako znamo da je još u pretpovijesno doba na obalama Kvarnera završavao glasoviti Jantarski put - najstariji transevropski prometni pravac. Tim je putem jantar, ali i druga roba, s baltičkih obala stizao na obale Mediterana. Isto je tako kroz ovaj kraj prolazila strateška rimska cesta iz Akvileje preko Tarsatike, Ad Turresa i Senije za Dalmaciju i unutrašnjost.(1).

Zahvaljujući radu Andre Dračića (4), koji je osvježio i novim vrijednim nalazima obogatio dosadašnja saznanja i pretpostavke, nedovojbeno je da se na mjestu današnje Crikvenice od davnine nalazilo naselje i da je obala i luka uz potok Dubračinu sezala mnogo dublje u kopno, sve do Badnja. U novije vrijeme nađeni su ostaci naselja i pristaništa, ali isto tako i peć za keramiku s velikim skladištem. Nađeno je i obilje keramike rimske provenijencije vjerojatno iz 2. do 6. stoljeća naše ere, te metalnih predmeta željeznih, olovnih i bakarnih, stakla, ogledala, itd. Ukazuje to na veliku vjerojatnost da je tu već bila svojevrsna dobro razvijena tvornica keramike, kao i jaka izvozna luka.(4).

Seobom naroda i nestankom (propašću) Rimskog Carstva na ovom području dolazi do razaranja i vjerojatno nestanka naselja uz obalu. Dolaskom Slavena naselja se formiraju u pozadini, udaljena od mora, radi opasnosti od neprijatelja. Nakon smanjivanja takve opasnosti, te gradnjom Kaštela i crkvica uz more i uz samu obalu, počinje se ponovo u njihovoj blizini postupno formirati naselje. Tako je blizu crkvice (naselje Dvorska), koja se nalazila nedaleko od današnje župne Crkve B.D.M. i čiji temelji još postoje, nastala današnja Crikvenica. Po toj crkvici, poznatoj iz 14. stoljeća, ali i nešto ranije, Crikvenica je dobila ime. U tom razdoblju, ali i prije, Crikvenica služi kao „odvajkada luka Grižana" s odličnim pristaništem, zakloništem i magazinima robe. (1,2,3,4). Godine 1412. Nikola IV Frankopan daruje izgrađeni Kaštel i obnovljenu crkvu B.D.M. fratrima - pavlinima i tada počinje brzi razvoj Crikvenice. Radi tog čina, kao i radi mnogih ostalih darovnica moramo Martina Frankopana smatrati osnivačem Crikvenice.

U antičko doba na mjestu Crikvenice nalazilo se rimsko naselje i vojnička utvrda Ad Turres. U to doba obale Kvarnerskog zaljeva bile su ishodište nekoliko rimskih cesta

prema zaledu. Njihove će trase kasnije dobrim dijelom koristiti i prve kolne ceste građene u 18. stoljeću (Karolina, Luizijana, Jozefina, Doroteja), te ceste prema Trstu i Ljubljani. Napredak je značila i gradnja željezničkih pruga prema Zagrebu i Ljubljani, kao i izgradnja puteva u tim smjerovima. Time su stvorene mnoge potencijalne mogućnosti i s tim u vezi i uvjeti bržeg razvoja turizma.(1,2,3).

Istodobno u okolici cvate prijevoz robe konjskom zapregom tzv. kirijašenje.

U to doba veće je značajnije za razvoj Crikvenice još uvijek imao promet morem brodica na vesla i jedra. Međutim, izgradnjom pristaništa (1871. g.) Crikvenica se 1874. godine uključuje u redovne linijske veze brodovima i, kasnije, parobrodima sa Rijekom, Senjom i otokom Krkom. Za proširenje tih veza naročito su zaslužni Ivan pl. Skomerža st. i apotekar Ivan Polić st. (3,5).

Cestovni promet odvija se uglavnom pješice, s pomoću životinja (konji i magarci), kao i zaprežnim vozilima s konjskom vučom. Već u prošlom stoljeću postoji organizirani zaprežni prijevoz za potrebe lokalnog stanovništva, ali i za sve veće potrebe turizma. Obavlja to nekoliko ovlaštenih prijevoznika koji prevoze robu i putnike.

Novoizgrađeni Hotel Therapia također se uključuju u zadovoljenje svojih prometnih potreba, te zbog toga izgrađuje vlastito pristanište, kao i posebnu konjušnicu i spremište za kočije s potrebnim osoblje.(7)

Pošta u Crikvenici spominje se već od 1816. a službeno je uspostavljena 1893. godine. I pošta za svoje potrebe uvodi redovne prijevoze robe, ali usput i putnika u više smjerova, a što je naročito važno, na željezničku stanicu Plase- Crikvenica i u Rijeku.(5). Time se otvaraju vrata čitavoj Evropi. Takvo se stanje održava do 1914. g. kada pošta uvodi neku vrst autobusnog prijevoza. Bio je to teretni automobil (teretnjak) za prijevoz robe, u kojem je bilo obavezno i nekoliko improviziranih sjedišta za putnike. Spominje se tada vozač Batestini, a za Hotel Therapiu Josip Huter.

Tijekom prvog svjetskog rata dolazi do redukcije civilnog prometa, ali nakon rata sve više raste potreba za pojačanim, brzim i suvremenim prometom.

Brzi turistički procvat Crikvenice nametao je potrebu za primjenom nekih novih dostignuća koja bi omogućila da se Crikvenica vine u vrh evropskog turizma. Tu se u prvom redu misli na povezivanje Crikvenice s glavnim jugoslavenskim i evropskim prometnicama. Bilo je to u vrijeme neposredno prije i poslije prvog svjetskog rata kad je Zagreb, kao vrlo važna evropska raskrsnica, bio preko željezničke stanice Plase povezan s Rijekom četirima brzim i dvama putničkim vlakovima dnevno. Tada se iz Crikvenice uvode redovne autobusne linije i veze na sve te vlakove. U to vrijeme parobrodska veza s Rijekom bila je održavana redovnim linijama koje su uglavnom zadovoljavale. Za značajniji i kvalitetniji pomak bila je ipak potrebna suvremena, nova, redovna i konforna autobusna veza sa stanicom Plase, koja bi redovnim i stalnim linijama održavala neophodno potrebnu vezu, jer se glavnina putničkog i robnog prometa tada odvijala preko stanice Plase. Upravo na tom području pionirsku i značajnu ulogu odigrao je vrlo inventivan i svestrano aktivan udomaćeni Crikvenićan Ivan Andres.(6,7).

Ivan Andres rođen je u Velikim Radencima (Srijem) 19.XII.1885. g., a umro je u Crikvenici 19.II.1963. godine. Izučio je kolarski zanat i rano, prema ondašnjim običajima, otišao u „fremt" (privremeni rad u svijet) u Austriju, Njemačku i Švicarsku. Već u mladosti je uključen u radnički pokret i rad socijaldemokratskih stranaka. 1909. godine organizirao je na Sušaku demostrancije i štrajk, te se pred neposrednom opanošću hapšenja kao slijepi putnik ukrcao na brod i otišao u USA, u Pittsburg, kasnije u Cleveland. Tamo je odmah s našim ljudima uključen u rad Socijalističke partije USA (Chicago),

te je bio i dopisnik „Radničkog glasnika" u USA. U USA je radio kao kolar, prijevoznik (prevozio je cigarete kamionetom), izradivao željezne konstrukcije za nebodere, karoserije za automobile, radio u automehanici, tvornici, itd., a bio je i kooperant tvornice automobila. Tako stečena bogata iskustva kasnije je koristio i primjenjivao u domovini nakon povratka iz USA. Žena Vilma mu je vodila malu trgovinu poslasticama, a radila je i u tvornici.

Po završetku Prvog svjetskog rata vraća se u domovinu, u Petrovaradin. Godine 1920. bio je punopravni delegat na Vukovarskom kongresu KPJ. Nakon toga je proganjan i hapšen, te se 1921. g., na nagovor svog prijatelja Ivana Kneza seli u Crikvenicu. Susreće Engleza Johna Howiea, koji je imao dovoljno kapitala, te zajedno s njim osniva prvo autobusno poduzeće za prijevoz putnika na liniji Plase-Crikvenica i za to od države dobiva koncesiju. Bila je to zapravo prva redovna autobusna pruga „Andres&Howie" u Crikvenici, a vjerojatno i prva u Jugoslaviji. Na njegov prijedlog i zahtjev stanica Plase mijenja ime u Plase-Crikvenica, radi lakše orijentacije turista i gostiju. Osim prijevoza autobusima, koji su tada još vozili većinom s tvrdim gumama, uveo je uz Ivana Kneza i taksi službu putničkim vozilima. 1925. godine John Howie napušta poduzeće, Andres se osamostaljuje, te u međuvremenu „Autolinie Andres" proširuje djelatnost i povezuje Hrvatsko primorje sa zaledem do Plitvica, a održava i neke ličke pruge. Održavao je i redovne putničke linije na relaciji Novi-Bribir-Crikvenica-Plase, te neko vrijeme i Senj-Josipdol-Ogulin. Vožene su i redovne izletničke linije za Veneciju, Postojnu i Plitvice, namijenjene u prvom redu potrebama turista i gostiju Crikvenice. Auto-taksi prijevoz prepušta u cijelosti Ivanu Knezu, i vozačima (Marijan Car-Belan, Drago Dražić, Drago Car-Karolin, Bartol Ivančić-Bareša, Ante Piškulić, Anton Lukarić, Josip Dražić-Zec, Slavko Antonić, kratko vrijeme Nikola Car od Rumane itd.)

Radi opadanja prometa u zimskim mjesecima, a da ne bi morao otpuštati radnike i vozače s posla (koje je inače natprosječno plaćao), Andres je djelomično preorijentirao posao na dogradivanje i pregradivanje automoblia (motora i šasije) te dodavanje karoserije. U početku koristio je u tu svrhu rashodovane vojničke kamione stare Jugoslavije i Austrije. Tako je gradio automobile za svoje potrebe, ali i za druge prijevoznike, kao npr. za poduzeće „Milić Čabrijan" iz Sušaka. Dodatno su mu u tom poslu pomagali tapetar Milivoj Sirnik iz Grižana i Marohnić iz Križišća za drvodjelske radove. Kancelariju i uredski prostor imao je na današnjem Trgu Nikole Cara, a garaže na mjestu današnje radione „Ikarplasta" i sadašnjih garaža „Autotransa", a kasnije iza Hotela „Therapia".

Paralelno s bavljenjem prevozničkim i špediterskim poslovima odgojio je u Crikvenici i okolici niz vrsnih vozača, mehaničara i majstora popratnih zanimanja među mladim ljudima, koji su kasnije u cjelosti bili nosioci te djelantosti u čitavom ovom kraju (Vinko i Franjo Čandrlić, Ivan Domijan, Marijan Janković, Jakov Brandstäder i drugi). Bio je, dakle, pionir autoprijevoza, ali i inicijator, učitelj i odgojitelj novih zanimanja vozača i automehaničara svih specijalnosti. (6,7).

Istodobno s njegovom djelatnošću, u početku su radili i neki prijevoznici koji su imali luksuzne kočije s konjskom zapregom, tzv. omnibusa, kao i taksisti Ivana Kneza, ali i drugi taksisti (Nikola Ivančić - Črni, Ivan Car, Tomo Barac, Medvešek, Josip Car-Vučina, Nikola Car-od Rumane itd.). Za najnužnije prijevoze na motorkotaču - trikolici putnike je prevozio Anton Lukarić (vlasnik Blaž).

Nakon 2-3 godine, kraće vrijeme je djelovao sa svojim autobusima i Jovanin Car s vozačima Nikolom Ivančić -Črinim i Franom Turinom iz Kraljevice. Dobio je koncesiju za liniju Plase preko Triblja. Andres je u to vrijeme vozio preko Sv. Jelene. Jovanin Car

je koncesiju 1927/28. prodao „Tapredu", koji se postepeno infiltrira u Crikvenicu. Tridesetih godina autobusima bogata firma „Tapred" iz Zagreba svojim kapitalom potiskuje Andresa. On je primoran 1932/33. koncesiju prodati „Tapredu" koji preuzima sve linije, modernizira vozni park, a uključuje i kamion-cisternu za benzin, jer je otvorio i benzinsku crpku u Crikvenici ispred svoje kancelarije (današnja Riječka banka). Otvara i prugu Sušak-Crikvenica- Senja, te Senj-Josipdol-Ogulin.

Andres se preorijentira na teretni prevoz, te dio svojih autobusa prepravlja u teretnjake. Špeditersku ulogu svojim kamionima uspješno obavlja sve do svršetka drugog svjetskog rata. U ratu, za vrijeme okupacije, svojim je kamionima ilegalno, redovno opskrbljivao partizane i održavao vezu između okupirane i žicom obavijene Crikvenice s oslobođenim teritorijem. Naročito je to obavljao sa svojim sinovima Charlyem, Miroslavom i Leom. Poslije kapitulacije Italije kamioni su sa njegovim sinovima i ostalim vozačima otišli na oslobođeni teritorij u službu NOR-a. U službi prijevoza, na zadacima toga posla poginuli su njegov sin Leo, te vozači i suvozači Franolić, Mirko Bočkaj, Oldrih Super i Adolf Katnić. (6,7).

Između dva rata špedicijom se bavio i Mirko Pažić, u početku kolima s konjskom zapregom, a kasnije kamionom. Roba se prevozila svakodnevnog iz stanice Plase-Crikvenica, ali i iz Škrljeva.

U tom razdoblju poslije prvog svjetskog rata prijevozne usluge kolima sa konjskom zapregom obavljao je i Ivan Lakić. On je isto kao i neki drugi prevoznici prevozio putnike fijakerima uglavnom za lokalne potrebe (zabavni centar Mirna koliba), ali i iz stanica Plase-Crikvenica. Slične poslove obavljao je i Mate Marušić, koji je prevozio smeće.

Benzinsku crpku ispred svoje kuće na Petaku otvorio je i Luka Gržičić, te Martin Balen ispred pošte. Ovo je razumljivo jer je tada u Crikvenici bilo mnogo automobila u privatnom vlasništvu. Između ostalog i ta je činjenica uvjetovala da se u Crikvenici održavala prva automobilska utrka pod pokroviteljstvom Lječilišnog povjerenstva u Crikvenici i u organizaciji Automobilskog kluba, Sekcije Zagreb. Između brojnih ostalih sudionika sudjelovalo je i osam Crikveničana, od kojih su Ivan Car i Ivan Andres bili pobjednici u svojim klasama. Te godine ADAC (Algemeiner Deutsche Automobil Club) organizira glasoviti rally iz Njemačke u Crikvenicu. Kasnije je zabilježeno više utrka, između ostalih i brzinske utrke automobila od Zagreba do Crikvenice.(8).

Neposredno pred drugi svjetski rat „Tapred" je likvidiran navodno zbog nekih malverzacija („Zumba").

Nešto ranije (1938.g.) domaći vozači i taksisti Ivan Domijan, Marijan Car-Belan, Vinko i Franjo Čandrilić, Josip Car- Vučina, Mate Katnić-Vlah i dr., osnivaju Zadrugu za prijevoz robe i putnika „ZAPRIP", u početku s dva, a kasniije s više autobusa. Postupno preuzimaju autobusni linijski promet kao i izletničke linije, a i oni se kasnije uključuju kao prijevoznici u NOR-u.

U početku rata i okupacije ta se zadruga raspada, a Čandrlić sa svojim dijelom, te Pilepić iz Krasice i Dobrila iz Kraljevice, osnivaju „Primorsko autobusne poduzeće". Do kapitulacije Italije održavaju liniju sa stanicom Plase-Crikvenica. Liniju Rijeka-Crikvenica-Senj obavlja Volušin iz Rijeke. Poslije toga uglavnom se gasi redovni promet i nastaje svojevrsni kaos, a promet se uglavnom obavlja morskim putem (npr. brod nazvan „Deva" Ivana i Anđela Cara-Pamprle, i drugi.). Pruga Zagreb-Rijeka bila je onesposobljena i razrušena pa se tim smjerom promet nije ni održavao, već se prevozio sporadično kamionima preko Senja i Kapele.(6,7).

Odmah po završetku rata 1945. godine osniva se Državno auto- poduzeće Hrvatske (DAPH), a Crikvenica je postala stanica za autobuse i teretne kamione. Najnužnije potrebe kotara time su bile zadovoljene. Postojale su linije Novi-Bribir-Crikvenica- Tribalj-Križišće-Plase s vezom na vlakove, te linija Novi- Selce Crikvenica-Jadranovo--Križice-Plase s vezom na vlakove, te linija Novi-Selce Crikvenica-Jadranovo- -Križišće-Plase, također s vezom na sve vlakova. Vožene su i linije Novi-Crikvenica- -Rijeka i Bribir-Grižane-Križišće-Rijeka u početku jedanput, a kasnije dvaput dnevno.

1946. godine DAPH je rasformiran, a formirano je Sušačko auto-poduzeće (SAP) koje preuzima sav putnički i teretni autoprijevoz. Godinu dana kasnije (1947.g.) SAP se pretvara u Autopoduzeće za Istru i Primorje (APIP), a u Crivenici se separatno formira Vinodolsko auto-poduzeće (VAP). Povećava se i modernizira autobusni i teretni vozni park, a koriste se i dijelovi starih ratnih vozila tzv. ratni trofeji. Radnici od dijelova više raznih tipova automobila sastavljaju nove i osposobljavaju ih za uporabu.

Godine 1957. dolazi do razdvajanja VAP-a, te radioničko osoblje osniva poduzeće „Automehanika„ u Crikvenici, a voznom parku se priključuje „Turist„ Crikvenica, te mijenja naziv u „Transport-Turist„ Crikvenica, koje nastavlja sa čitavom prijevozničkom aktivnošću. Pojačavaju se linije za Rijeku, a otvara se linija Novi-Crikvenica-Zagreb i to dva puta dnevno u sezoni od 1.VI. do 30.IX. Nabavlja se pet novih i nekoliko poslovnih autobusa i kamiona. Time se stvorila mogućnost da se osim spomenutih usluga zadovolji i potrebama šumarija u Crikvenici i Novom Vinodolskom za prijevoz drva i drvene mase za domaće pučanstvo, a još više za izvoz. Prevozi se i za trgovačka poduzeća, za izlete, kao i za sve privatne potrebe po narudžbi.

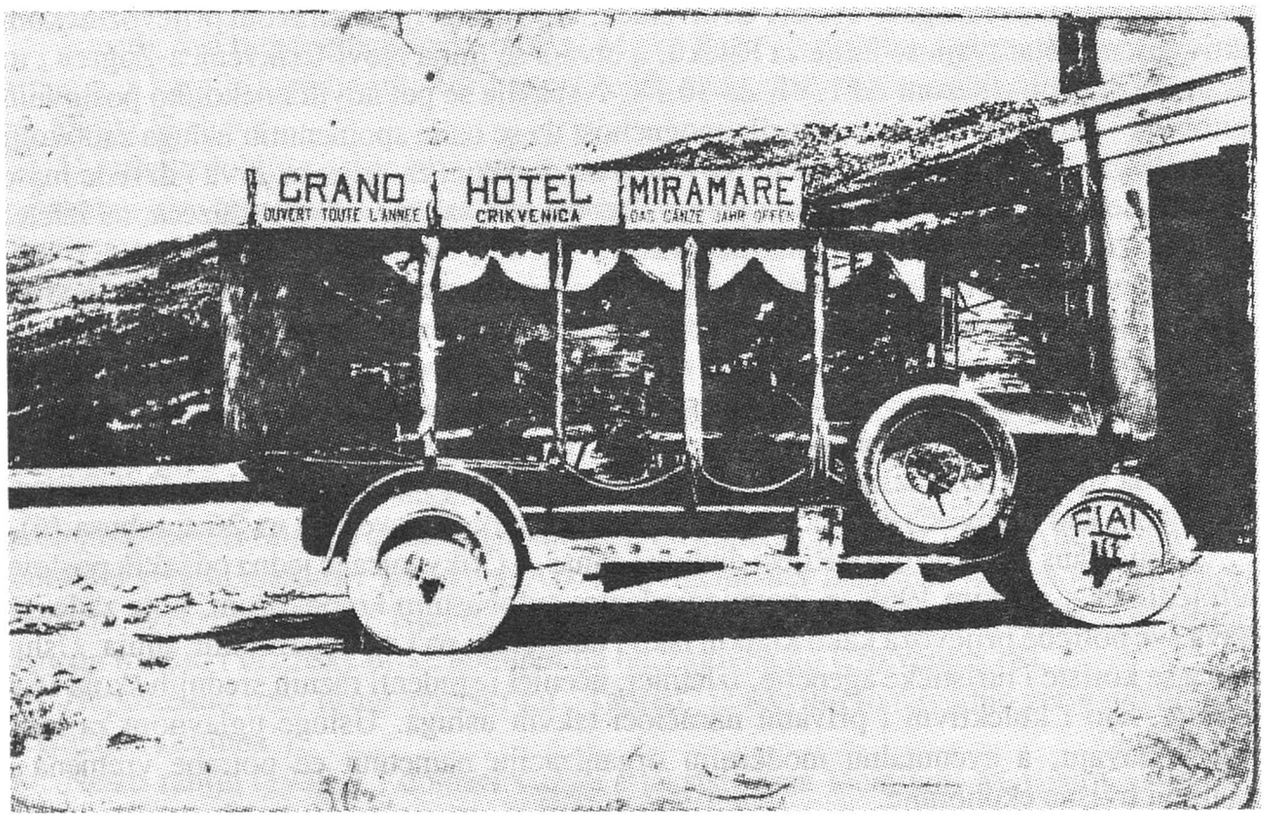
„Transport-Turist" se fuzionira s riječkim „Autotransom" i od 1.VII.1959. godine nastupa pod imenom „Autotrans". Sjedište teretnog prometa ide postupno u Rijeku na službu špedicije, a vozila manje tonaže od 3-4 tone u početku ostaju u Crikvenici, ali se vremenom i to seli u Rijeku. Autotrans se postepeno sve više razvija te se pojačavaju i otvaraju nove lokalne linije na području općine Crikvenice. Pojačavaju se i linije za Rijeku budući da su potrebe svakim danom sve veće. Otvaraju se i nove linije Novi-Crikvenica-Ljubljana, kao i Novi-Crikvenica-Maribor. Vozni park se povećava na 26 autobusa.(6).

„Autotrans" sa centrom u Rijeci djeluje i danas, a Crikvenica je jedna od jakih poslovnih jedinica s velikim 1966. g. novoizgrađenim autobusnim kolodvorom, koja zadovoljava sve potrebe prijevoza kako kratkih tako i udaljenih, pa i međunarodnih, linija. Uslugama se koriste i turističke agencije, izletnici, učenici i studenti raznih srednjih škola i fakulteta, kao i kolektivni i privatni naručioci takvih usluga. Usluge uglavnom za sada zadovoljavaju, a evenutalnu moderniju organizaciju nametnut će potrebe vremena i zahtjevi tržišne ekonomije.

LITERATURA

1. Stražičić, N.: u „Selce - turistički razvitak" izd. Turističko društvo Selce, Tisak Tipograf, Rijeka, 1986.
2. Jurdana, S. i Uremović, V.: Razvoj zdravstvenog turizma i talasoterapije u Crikvenici, u „Turistička Crikvenica 1888- 1988." izd. Turističko društvo Crikvenica, 1988.
3. Uremović, V. i Jurdana, S.: u fotomonografiji „Općina Crikvenica". izd. Skupština općine Crikvenica i Turistički savez općine Crikvenica, 1990.
4. Dračić, A.: Novija nalazišta u Crikvenici, Vinodolski Zbornik VI. u tisku.

5. Rigoni, A.: Liber memorabilium, Arhiv župe B.D.M. u Crikvenici (1914-1941), Crikvenica. U rukopisu.
6. Šajatović Danica, Rogović Mirjana-Andres, Gašparović, R., Dražić I., Domijan, Lj.: Pismena priopćenja.
7. Ivančić, N., Gašparović, R., Lovrić, N.: Usmena priopćenja.
8. 20-Godišnjica 1948-1968. izd. AMD Crikvenica. Tisak: Vinodolska tiskara-Crikvenica, 1968.



Andresov autobus