OLIVER FIO

ANALIZA PORIJEKLA I KRETANJA PONUDE RADNE SNAGE U BRODARSTVU U ZADARSKOM POMORSKOM OKRUŽJU ZA RAZDOBLJE 1947–1966. GODINE

I

Radna snaga u brodarstvu na cijelom teritoriju koji obuhvaća sjevernu i srednju Dalmaciju javlja se relativno u odnosu na ostale priobalne krajeve u osjetno velikom broju. U tome naročito mjesto zauzima zadarsko pomorsko okružje. S obzirom na ekonomsko i društveno značenje pomorske privredne djelatnosti, potrebno je posebnu pažnju posvetiti onom faktoru koji neposredno djeluje u ovoj privrednoj oblasti, pomorskim radnicima. Problem nije samo društveni nego i ekonomski, jer su svi ti radnici u nemogućnosti da svoje dohotke ostvare izravno, uslijed nepovoljnih prirodnih uvjeta, koji onemogućuju razvoj bilo kakve značajnije privredne djelatnosti na tom području, posebno onom otočkom, osim djelomično turizma.[1] Ti radnici tek posredno, putem brodarske djelatnosti, mogu naći čvršći i trajniji izvor za svoju egzistenciju. A da pomorska privreda ima primarno značenje vidi se iz strukture bruto i neto deviznog priliva, koje ova privreda ostvaruje u odnosu na ostale, ne računajuć trgovinu te iseljeničke i radničke doznake. Brodarstvo na području Dalmacije – a to su uglavnom poduzeća prekomorske plovidbe – ostvarilo je tokom 1965. godine ukupnog priliva (u 000 US dolara) 37.358, odliva 15.459, a neto priliva 21.899. Prema tome učešće brodarstva u odnosu na ostale djelatnosti iznosi bruto-priliva 26,7%, a neto 26,3%, te tako dolazi na treće mjesto, i to iza industrije (skupa s brodogradnjom), koja ostvaruje 27,8%

[1] Detaljnije o turizmu, kao faktoru osnovnog pokretača društvenog ekonomskog preobražaja, o stanju i problemu infrastrukture te utjecaju turizma na razvitak tradicionalnih ili novih privrednih grana na zadarskim otocima – vidi: Dr Boris Jurić, Ekonomski problemi zadarsko-biogradskih otoka, časopis Privreda Dalmacije Split, br. 1, 1966, str. 32–37. Od istog pisca v. Turistički razvoj Zadra i uloga turizma u privredi ovog grada, Radovi Instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru, vol. XI–XII, 1965, str. 461–491.

i iza turizma koji ostvaruje 36,3% neto-priliva. Od navedenog postotka koji se ostvaruje u oblasti pomorstva 98% ostvaruju brodarska poduzeća, a ostatak od 2 % ostvaruju ostale pomorske djelatnosti, kao što su luke, agencije, špedicije i aerodrom u Dubrovniku.[2]

II

U izdanju Zavoda za pomorsko-društvene nauke Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu objavljen je rad kojim se analiziralo kretanje radne snage u brodarstvu i to za splitsko pomorsko okružje za razdoblje između 1947. i 1965. godine.[3] Ovaj sadašnji prilog, za zadarsko područje, nastavak je započetog rada, u njemu se primjenjuje ista metodologija, koja omogućuje vršenje uporedbe. Ovaj rad ima kao završnu godinu 1966.

Glavni izvor koji se koristio za obradu bili su upisnici izdatih pomorskih knjižica Lučke kapetanije u Zadru. Ova registraturna građa obuhvaća 26 uvezanih upisnika i dvije sveske u koje se privremeno u pomanjkanju propisanih knjiga upisnika, upisuju izdate knjižice.

Prva knjiga upisnika započeta je 26. kolovoza 1947. godine, a prikupljanje podataka završeno je s rednim brojem knjižice 9211 od 5. svibnja 1966. godine. Teritorijalna nadležnost Lučke kapetanije u Zadru za razdoblje od 1947. god. do danas nije se prostorno mijenjala (izuzimajući kratkotrajnu nadležnost nad otokom Pagom), iako su se u međuvremenu osnivale odnosno ukidale teritorijalne upravne jedinice, općine i kotari. Prema Uredbi iz 1962. godine Lučka kapetanija u Zadru nadležna je da izdaje pomorske knjižice onim moliocima, koji imaju stalno prebivalište (mjesto boravka) na području općina Biograd, Obrovac i Zadar.[4]

I ovdje se opazilo, kao i u istoj splitskoj pomorsko-upravnoj ustanovi, da se podaci u upisnicima ne ažuriraju te se ova obrada temelji samo na onim podacima koji su se našli u času dobijanja pomorske knjižice. Dalje promjene, naročito promjena zvanja, promjena mjesta prebivanja, prestanak rada (umirovljenje) ili smrt, nisu uvedene pa se nisu mogle uzeti u razmatranje pri obradi.

[2] Valdemar Roje, Neki problemi intenzivnijeg uključivanja privrede Dalmacije u međunarodnu podjelu rada, Privreda Dalmacije, Split, br. 2, 1966, str. 2, 4–5.

[3] Oliver Fijo, Prilozi izučavanju pomorskih nauka, svezak II, Split, 1965, str. 36. Kako su neke uvodne i opće napomene (nadležnost, prebivalište, pojam pomoraca) u citiranoj radnji već navedene, to se radi kratkoće ne ponavljaju u ovom prilogu.

[4] »Narodne novine«, Zagreb, br. 15 od 27. prosinca 1962. godine. Za prijašnje uredbe o teritorijalnosti kao i izmjene vidi »Službeni list FNRJ«, br. 98/1947, 108/1949, 51/1950. i 27/1954.
U »Službenom listu SFRJ«, br. 56 od 22. prosinca 1965. godine objavljen je »Pravilnik o pomorskim knjižicama i dozvolama za ukrcanje«, koji je stupio na snagu 31. prosinca 1965. godine i zamijenio Uredbu o pomorskim knjižicama iz 1954. godine.

III

Niže se donosi pregled izdatih knjižica podijeljen po godinama. Ovaj pregled može poslužiti kao pokazatelj većeg ili manjeg interesa za ovo pomorsko zvanje (ponuda radne snage) u pojedinoj godini kao i u pojedinom dijelu cijelog razdoblja.

Godina	Broj knjižica	% od ukupnog broja	Broj u pojedinom dijelu	%
1947.	317	3,44		
1948.	1243	13,49		
1949.	516	5,60		
1950.	119	1,29	3604	39,1
1951.	172	1,86		
1952.	394	4,27		
1953.	843	9,15		
1954.	657	7,08		
1955.	469	5,09		
1956.	363	3,94	3119	33,9
1957.	613	6,68		
1958.	662	7,20		
1959.	355	3,91		
1960.	434	4,85		
1961.	509	5,54		
1962.	228	2,50		
1963.	467	5,09	2488	27,0
1964.	353	3,92		
1965.	367	3,94		
1966.	106	1,16		
Ukupno	9211	100,00	9211	100,00

U dvadeset godina izdano je ukupno 9211 pomorskih knjižica osobama koje su u času dobivanja knjižice imale stalno prebivalište u nekom mjestu zadarskog pomorskog okružja, bez obzira da li su se te osobe i rodile na tome području. Kasnije će se vidjeti da je bilo 234 osobe koje se nisu rodile na zadarskom području. Međutim, dosta je velik broj osoba koje su se rodile na zadarskom području ali su na temelju mjesta prebivališta dobile pomorsku knjižicu kod drugih priobalnih lučkih kapetanija. Tako je samo u splitskom pomorskom okružju u razdoblju između 1947. i 1965. godine dobilo pomorsku

knjižicu 114 osoba koje su se rodile na zadarskom području, a od tog broja njih 16 se rodilo u samom Zadru. Slično je stanje i kod Lučke kapetanije u Rijeci, gdje se nalaze sjedišta naših većih brodarskih poduzeća, Jugolinije i Jadrolinije.

Kako se iz pregleda vidi, najveći priliv radne snage bio je između 1947. i 1949. godine, kad je izdato preko dvije tisuće pomorskih knjižica. Ali ova pojava je nastala zbog toga što su prijeratni, stariji pomorci bili dužni, ukoliko su i dalje htjeli da plove, da zamijene svoju dotadašnju pomorsku knjižicu, prijeratnog izdanja, za novu. Prema tome, ovdje se ne radi o prilivu nove radne snage. Ovo se može najbolje vidjeti iz podataka starosne strukture pomoraca, koji su knjižicu dobili u tri prve poslijeratne godine (1947–1949): oko 60 % imalo je tih godina više od 30 godina života. Danas, 1966. godine, od tih dvije tisuće pomoraca, njih oko 600, navršilo je 60 godina života te su prema tome praktički za pomorsku službu isključeni. Napominje se, da proces obnove starih pomorskih knjižica nije bio dovršen do 1949. godine, iako se do te godine obnovio najveći broj. I u kasnijim godinama, iako se odnos mijenjao u korist mlađih pomoraca, osjećao se i stalno je prisutan i procent starijih. Tako je godine 1950. i 1951. procent mladih pomoraca iznosio oko 65 %, a onih starijih od 30 godina oko 35%.

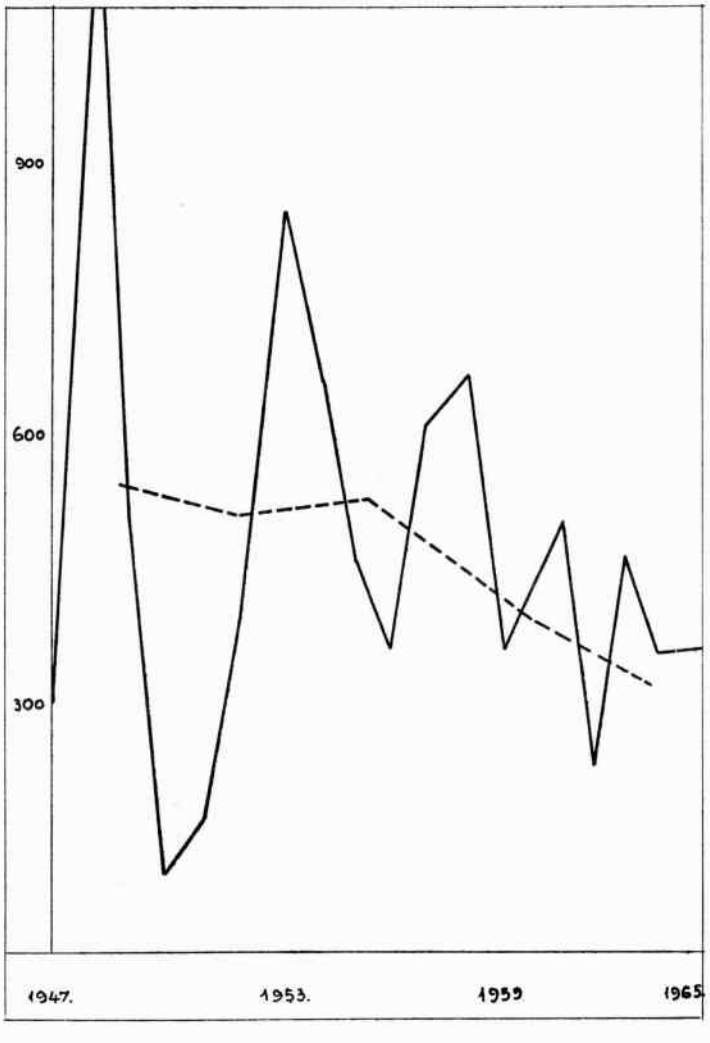
Radi bolje i jasnije ilustracije cijelo razdoblje između 1947. i 1966. godine podijeljeno je u tri približno jednaka dijela, svako po šest godina. Kako je već napomenuto, prva početna 1947. godina kao i zadnja, završna 1966. godina nisu potpune. Prvi dio obuhvata godine 1947. do 1953, drugi dio 1954. do 1959, a treći dio 1960. do 1966. Ovakva podjela omogućava da se reljefnije sagleda kretanje priliva. Ako se s izvjesnom korekturom promatra prvi dio (1947–1953), kad je iz prije iznešenog razloga (utjecaj starijih pomoraca) normalni priliv bio neravnomjeran i relativno dosta visok, opaža se da je u drugom i u trećem dijelu priliv iznosio od sveukupnog broja izdatih pomorskih knjižica (9211) 33,9% odnosno 27%. Znači da se opaža opadanje između drugog i trećeg dijela razdoblja i to za 5%.

Pri promatranju kretanja priliva (ponuda) radne snage treba uporedo pratiti i odgovarajuću tražnju. Treba pri ovom voditi računa da povećanje brodskih kapaciteta, izraženo u tonama prostora ili nosivosti, istovremeno ne zahtijeva i proporcionalno tim tonama povećanje broja radnih mjesta. Veću ulogu igra broj brodova. Brod od 10 ili od 30 tisuća tona nosivosti imat će gotovo isti broj posade, tako da će veliko povećanje tonaže (20 tisuća) prouzrokovati povećanje, vjerovatno, svega jedno do dva radna mjesta. Međutim, na broj posade više utječe sama namjena broda. Tako će putnički brod, iako može imati mnogo manju tonažu, imati relativno brojniju posadu nego teretni brod.[5]

[5] O. Fio, Racionalizacija rada u brodarstvu, Zadarska revija, Zadar, br. 6, 1962.

Treba naglasiti da se ova radna snaga ne upošljava samo na brodove. Jedan dio uposlit će se i u pomorsko-upravnoj službi i u službi sigurnosti plovidbe (svjetionici) i pri poduzećima luka i lučkog pretovara, brodogradilištima i slično. Ali broj onih na kopnu uposlenih veoma je malen, gotovo se može zanemariti u odnosu na broj uposlenih u samom brodarstvu.

Na slici 1 dat je grafički prikaz kretanja broja izdatih knjižica po godinama. Isprekidana crta na grafikonu prikazuje srednje vrijednosti pojedinih dijelova cijelog razdoblja, što omogućuje da se vidi opća



Sl. 1

tendencija kretanja (trend). U ovom slučaju, kako nam i relativni brojevi pokazuju, tendencija ide prema padu.

Treba naglasiti da je u cijelom ovom razdoblju, pored redovnih pomorskih knjižica, izdato u Zadru i oko 150 privremenih dozvola za plovidbu. Uglavnom su te dozvole izdate za potrebe ukrcaja na ribarskim brodovima, a i đaci Pomorske škole poslužili su se tom privremenom ispravom radi vršenja ferijalne prakse. Međutim, mnogi su kasnije tu dozvolu zamijenili redovnom pomorskom knjižicom.

IV

Od druge polovine 1947. godine pa do prvih dana mjeseca svibnja 1965. godine (godinu manje nego što ova radnja obuhvaća) izdali su svi naši priobalni lučki uredi ukupno 42.242 pomorskih knjižica.[6] Prema ovom sveukupnom broju izdatih knjižica na Zadar otpada 20,9% (izdato 8831 knjižica), pa je prema tome na prvom mjestu. Iza Zadra dolazi Split (skupa s Hvarom i Omišom) sa 17,6%, pa Rijeka sa 16,5%, a Šibenik dolazi na četvrto mjesto sa 7,8%. Postotak izdatih knjižica, u sva 4 spomenuta lučka ureda iznosi preko polovine, odnosno oko 63%.

Uspoređenjem kretanja izdatih pomorskih knjižica opaža se dosta velika razlika između zadarskog i splitskog pomorskog okružja. Za zadarsko područje broj knjižica relativno opada i to od 39,1% u prvom, pa preko 33,9% u drugom na 27% u trećem dijelu. U splitskom pomorskom okružju od kolovoza 1947. godine do prvih dana mjeseca svibnja 1966. godine izdato je 7755 knjižica. Ako se primijeni isti metod podjele razdoblja u tri dijela, tada se vidi da je u splitskom području izdato u prvom dijelu 2013 knjižica odnosno 25,9%, u drugom 2699 odnosno 34,9%, a u trećem dijelu (1960–66) izdato je 3043 knjižica odnosno 39,2% od ukupnog broja. Iz ovog se vidi da je u zadarskom okružju zabilježeno relativno opadanje za 12%, a u splitskom povećavanje za oko 13,3%.

V

Postavlja se pitanje iz kojih predjela zadarskog pomorskog okružja izvire ponuda radne snage za brodarstvo. U tu svrhu su svi imaoci pomorskih knjižica razvrstani po svom mjestu rođenja. Na osnovu ove klasifikacije dobila se dolje navedena tabla. Pri ovom radu cijelo zadarsko područje razdijeljeno je na tri dijela: kopneni i otočki dio te na sam grad Zadar. Pored toga posebno su navedene osobe koje su se rodile van zadarskog područja. Poništenih knjižica i duplikata, neispunjenih stranica upisnika i pogrešaka koje su se provukle pri radu bilo je ukupno 139, odnosno 0,9%.

[6] Oliver Fio, Kretanje radne snage . . ., o. c., str. 20–21.

Radi lakšeg pregleda, kopneni dio zadarskog područja jedinstveno je obuhvaćen te nije izvršena detaljnija podjela na bližu i dalju okolicu, podjela koja nije samo uslovljena većom ili manjom udaljenosti već koja je uslovljena jačim ili slabijim intenzitetom pomicanja stanovnika prema gradu, dnevnim, tjednim ili mjesečnim.[7] Ova podjela u ovom slučaju ne dolazi u obzir jer radno mjesto pomorca, pa čak ako je i samo sjedište poduzeća u središtu (u Zadru), nalazi se tako daleko da isključuje bilo kakvo dnevno pa čak i mjesečno micanje. Baš ova specifičnost radnih mjesta (brodovi detaširani po svim morima) zahtijeva i posebno promatranje ove pojave. U ovoj radnji je kopneni dio, kako će se iz daljeg izlaganja posebno vidjeti, podijeljen na istočni i na zapadni. Ova je podjela izvršena stoga da se bolje uoči dinamika priliva iz dva sasvim različita područja: iz onog zapadnog, koje je dosada više bilo vezano uz ovo zanimanje, i onog istočnog, koje se tek sada, u zadnje doba, sve više pojavljuje. Iz otočne skupine izostavljeni su Škadra (usve jedna pomorska knjižica) i Kornat, a otok Pag bio je samo kratko vrijeme teritorijalno podređen Lučkoj kapetaniji u Zadru. Podaci za njih dati su u posljednjoj rubrici, i to pod ostalo.

Po mjestu rođenja	1947–1953.		1954–1959.		1960–1966.		1947–1966.	
	Broj	%	Broj	%	Broj	%	Broj	%
Kopno	945	26,9	1153	38,2	1108	44,0	3206	34,8
Otoci	2500	71,4	1571	52,0	1019	40,0	5090	55,5
Grad Zadar	45	1,2	231	7,3	244	9,6	520	5,7
Rođeni van Zadra	19	0,3	63	2,2	152	6,2	234	2,6
Ostalo	12	0,2	20	0,5	10	0,2	42	0,4
Duplikati							139	0,9
Ukupno	3521	100,0	3018	100,0	2533	100,0	9211	100,0

Podaci su dati ne samo u ukupnom broju i s odgovarajućim postotkom već su podijeljeni u tri po prilici jednaka dijela: 1947–53, 1954–59 i 1960–66. Za svaki dio ovog razdoblja dat je ukupni broj izdatih knjižica za dotično područje, a postotak se odnosi na ukupni broj knjižica izdatih u odgovarajućem dijelu razdoblja (na primjer na 3521), a ne na konačni sveukupni broj od 9211 knjižica. Mala razlika koja se pojavljuje između ove table i one prijašnje uslijedila je zbog već spomenutog postotka od 0,9% koji se odnosi na poništene knjižice, duplikate kao i na pogreške koje su se u ovom dosta zamršenom radu mogle napraviti i nisu se mogle izbjeći. Ali ovako mali postotak nije toliko presudan za utvrđivanje tendencije kretanja ponude ove radne snage.

[7] Detaljnije o ovom pomicanju kao i o podjeli područja vidi: Ivo Rubić, Neki problemi geografije Zadra, Zadar – Zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1964, str. 16–19.

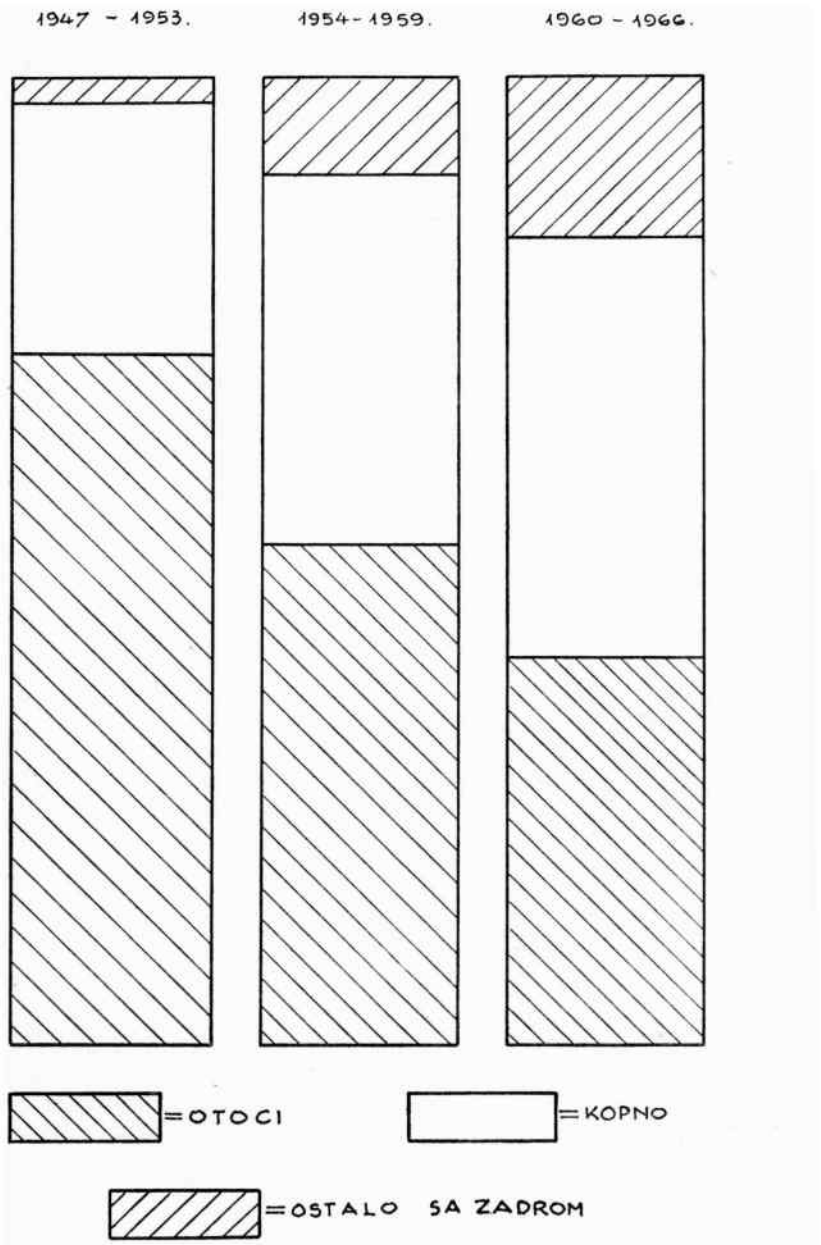
Kako se vidi iz ove druge table, na prvo mjesto po izdatim pomorskim knjižicama dolaze oni stanovnici koji su se rodili na otocima zadarske skupine. Ukupno im je izdato 5090 knjižica, odnosno 55,6% od ukupnog izdatog broja 9211. Međutim, ako se promatra kretanje po dijelovima ovog razdoblja, tada se opaža, da stanovnici otoka, iako po apsolutnom broju i dalje zadržavaju prvo mjesto, po relativnom broju u odnosu na druga područja veoma osjetljivo zaostaju. Dok su otočani u prvom dijelu participirali sa 71,4%, dotle u drugom dijelu njihov udio opada na 52%, iako i dalje zadržavaju primat sa 1571 knjižicom. U trećem dijelu gube i apsolutni najveći broj (istina, neznatno, svega 89 u odnosu na stanovnike kopna), pa su u postotku zastupani s oko 40%.

Kod stanovnika kopnenog dijela opaža se obrnuto kretanje. Sveukupno su stanovnici zadarskog kopna u razmatranih dvadesetak godina dobili 3206 knjižica, odnosno su prema ukupnom broju od 9211 zastupani sa 34,8%. Ali kad se kretanje izdatih knjižica za to područje promatra prema dijelovima razdoblja, tada se opaža da su u prvom dijelu bili zastupani sa 26,9%, u drugom sa 38,2%, a u trećem relativni udio dosiže 44%, i tako dolaze na prvo mjesto. Ova dva područja, otoci i kopno, daju najveći broj pomoraca, s time da se stanovnici otoka pomalo sve manje orijentiraju prema pomorskom zanimanju. Naknadno će se ova pojava po pojedinom otoku detaljnije analizirati. Kao nov činilac pojavljuju se oni koji su se rodili u samom Zadru: u prvom dijelu zastupani su sa tek 1,2%, što je sasvim razumljivo kad se zna prošlost grada i njegova stradanja tokom II svjetskog rata. Već u drugom dijelu (1954–59) udio Zadrana raste na 7,3%, da se u zadnjem dijelu (1960–66) popne na gotovo 10% u odnosu na broj izdatih knjižica (2533) u tom dijelu razdoblja. I imigracija iz drugih područja sve više raste, pa u zadnjem dijelu postotak čini oko 6%.

Vjerovatno na ovakve promjene kretanja (manje otočana, više onih iz kopnenog dijela) ima utjecaja i samo demografsko kretanje. Ako se uporede podaci iz 1948. i iz 1961. godine,[8] opaža se da broj stanovnika na otocima opada, a na kopnu raste. Ako se napravi odnos između brojnog stanja stanovništva iz 1948. i onog iz 1961. godine, dobivaju se ovi indeksi, i to pozitivni za kopnene općine zadarskog zaleđa: Benkovac 117, Smilčić 126, Zemunik 125,2, Nin 108,3 (samo mjesto Nin 116,9), Obrovac 111,5, Posedarje 109,1, Novigrad 107,6, a Biograd 112,6, ali biogradskoj općini pripadaju i otoci Vrgada i Pašman. Dok na primjer kopneno naselje Drage ima indeks 132,2 ili Filip Jakov 133, a Pakoštane 117,7, dotle je na otočnim mjestima indeks negativan: Vrgada 83,5, Ždrelac 77,7, Neviđane 87,6, Mrljane 80, Pašman 85,5, Tkon 92,8.

Sve općine zadarskih otoka pokazivale su 1961. godine negativan indeks. Tako Božava 87,8, (Savar 68,9), Molat 82,8 (samo mjesto Molat od 467 na 335 stanovnika, što daje indeks 71,7), Pag 94,2 (Stara

[8] Stanovništvo i domaćinstva u 1948, 1953. i 1961. godini, knjiga X, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1965, str. 175–177.



Sl. 2

Novalja 72,7), Preko 97, (Rivanj 79,8, a jedino mjesto Ugljan pokazuje pozitivan indeks i to 114,4), Sali 85,8 (Rava 74,2), općina Silba 68,4, od toga Olib pokazuje smanjenje broja pućanstva od 914 na 585 te daje i najniži indeks u ovom području i to 64, dok Premuda bilježi pad od 320 na 213 stanovnika, odnosno indeks je 66,6, a treće naselje silbljanske općine, sama Silba, također pokazuje smanjenje, i to od 514 na 397 stanovnika, što daje indeks 77,2.[9]

VI

Ponuda radne snage u brodarstvu koja dolazi s kopnenog dijela zadarskog područja (isključivši sam grad Zadar) veoma je brojna. Ovdje možemo ovo područje podijeliti u dva dijela: u ono primorsko i u ono koje se proteže nešto dalje od obalnog pojasa i obuhvaća područje sve do Benkovca, Zemunika, Obrovca. Pri tome treba voditi računa da područje zapadno od Zadra, uslijed svoje obalne konfiguracije, obuhvaća mnogo veći broj naselja koja leže uz samu obalu (Ninski i Ljubački zaliv, Novigradsko i Karinsko more).

Ukupno je na cijelom ovom kopnenom području izdano u razdoblju 1947–1966. godine 3206 pomorskih knjižica, što predstavlja od ukupno izdanog broja 34,8%. Istočni dio ovog područja (za granicu je uzeta po prilici autocesta Zadar–Maslenica) daje mnogo manji broj i to 605, odnosno 18,9% od ukupno 3206 knjižica.

U zapadnom dijelu na prvo mjesto po broju izdatih knjižica dolazi Privlaka sa 508 knjižica. Dalje redom slijedi Nin (obuhvativši Grbe i Ninske Stanove) s 242, Vrsi s 236, Zaton s 224, Ražanac s 167, Petrčane s 146, Vinjerac s 140, Diklo s 135, Slivnica s 76, Kožino s 59, Ljubač s 57, Tribanj s 45, Jovići s 41, Posedarje s 40, Poljica s 36, Novigrad s 34, Bokanjac s 18, Seline s 17 i Starigrad pod Velebitom s 11. Ostala mjesta, kao na primjer Žegar, Briševo, Visočani, Jesenice, Prigrada, Krneza, Dračevac, Bilišani, Podvršje, Kruševo, Podgradina, bilježi do najviše deset pomorskih knjižica svako. Neka pak mjesta, kao na primjer Lisarica, Barić Draga, Rovanjska, Kruščica, uopće nisu zabilježena, a iz samog Obrovca bio je svega jedan zahtjev za dobivanje ove pomorske isprave i to 1961. godine.

Ako se cijelo ovo razmatrano razdoblje podijeli u dva dijela, i to prvi od 1947. pa do 1955. godine i drugi od 1956. godine pa do danas, može se vidjeti da li ova ponuda radne snage za zapadno zadarsko kopneno područje opada ili raste. Općenito uzevši u drugom dijelu (1956–1966) ponuda je nešto veća nego u prvom dijelu. Razlika nije velika, samo 137 knjižica. U prvom je dijelu bilo ukupno 1232, a u

[9] O demografskim kretanjima, depopulaciji, kao i o ulozi lokalnih brodskih veza ovih otoka sa svojim gravitacionim središtem vidi priloge dr Nenada Gvozdanovića i Drage Strenje u knjizi »Obalna linijska plovidba u privredi Jugoslavije«, izdanje Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Zadru, Split, 1965, str. 35–38 i 55–60.

drugom 1369. Ako se pak promatraju pojedinačno neka važnija naselja, tada se vidi da broj izdatih knjižica onima koji su rođeni u mjestima kao što su Vrsi (od 93 na 143), Nin (od 72 na 170 knjižica), Bokanjac, Ražanac, Posedarje, Novigrad (od nijedne knjižice u prvom dijelu na 34 knjižica u drugom dijelu), Seline, Starigrad (od 1 na 10), stalno raste u odnosu na prvi dio razdoblja. U drugom dijelu razdoblja pojavljuju se počevši tek od 1952–53. godine, stanovnici iz onih naselja koja dotada nisu bila tako tradicionalno povezana s ovim pomorskim zanimanjem kao što su povezani na primjer stanovnici Privlake, Nina, Zatona, Petrčana i drugih mjesta. Ta su nova naselja Seline, Starigrad, Krneza, Kruševo, Novigrad, Žegar i ostala.

Najveći pad broja izdatih knjižica zabilježen je kod stanovnika Petrčana: u prvom dijelu bilo im je izdato 110, a u drugom dijelu svega 36 pomorskih knjižica. Opadanje je zabilježeno i kod stanovnika Dikla (od 89 na 46), Privlake (od 266 na 242), Zatona (od 118 na 106), Vinjerca (od 81 na 59). Ali ovo je opadanje dosta prividno. Ne treba zaboraviti da su u prvom dijelu ovog razdoblja dobivali knjižice i svi prijašnji pomorci, čak i oni koji su tada imali 50 pa i više godina života. Međutim, u drugom dijelu zatražili su knjižice sve veoma mladi ljudi, pa se poslije 1955. godine može smatrati da je više-manje priliv radne snage uzeo prirodniji tok, naročito gledajući ovu pojavu u odnosu na starosnu strukturu.

Spomenuto je da istočni dio zadarskog kopna daje manji broj pomoraca nego što ga daje zapadni dio. I ovdje naselja položena uz samu obalu ili u neposrednoj blizini daju mnogo veći broj pomoraca nego ona iz bližeg ili daljeg zaleđa. Najveći broj izdatih knjižica u cijelom razdoblju (1947–1966) zabilježen je kod stanovnika Sukošana, i to 84. Slijedi Turanj s 80, pa Bibinje s 77, Krmčina s 49, Pakoštane s 42, Filip Jakov s 32, Biograd s 24, a Drage, zadnje naselje koje se smjestilo uz istočnu granicu zadarskog pomorskog okružja, bilježi 15 izdatih knjižica. Kod onog dijela istočnog područja koje se nalazi više u unutrašnjosti na prvo mjesto dolazi Debeljak sa 34 knjižice, a s nešto značajnijim brojem knjižica dolazi jedino još Zemunik sa 21 i Galovac sa 19. Na mnoga naselja otpada po jedna do dvije knjižice, rijetko tričetiri. Tu nalazimo naselja kao na primjer Pristeg, Raštane (7), Smilčić (4), Goricu, Biljane, Nadin, Zapužane, Jagodnju (7), Stankovce, Kolarinu, Crno, Lisičić, Kozlovac, Šopot, Podlug, Vranu, Tinj, Sikovo, Bulić, Brušku, Kulu Atlagić, Ivoševce, Poličnik (6), Raštević i ostala. Pojava radne snage iz istočnog kopnenog područja nešto je kasnijeg datuma nego što je zabilježeno kod zapadnog dijela. Osjetljivi veći broj naselja (o broju knjižica, kako smo vidjeli, ne može se govoriti jer se radi o malom broju) zabilježen je oko 1958. godine. Naime, samo te godine zabilježeno je 11 novih naselja koja se spominju kao mjesto rođenja novih imaoca pomorskih knjižica. Sveukupno je iz unutrašnjosti zapadnog dijela zabilježeno oko 167 knjižica. Ako ovom broju nadodamo i oko 80 knjižica koje su u posjedu stanovnika unutrašnjosti

istočnog dijela, tada se ova sasvim nova ponuda radne snage, a koja dolazi iz izrazito netradicionalno pomorskih krajeva, penje do oko 250 osoba.

Međutim, treba vidjeti da li i kod istočnog dijela primorskih naselja opada ili raste broj knjižica. Kod Sukošana, koji ima apsolutno najveći broj izdatih knjižica, vidi se opadanje. U razdoblju od 1947. pa do 1955. godine izdata je Sukošancima 51 knjižica, a između 1956. i 1966. godine izdato im je dosta manje i to 33. Opadanje bilježi i Bibinje i to od 47 na 30 knjižica. Porast izdatih knjižica vidi se kod stanovnika Turnja, koji su u prvoj polovini razdoblja 1947–1966. dobili 20, a u drugoj polovini 60 knjižica. Naročito velik porast zanimanja za ovo pomorsko zvanje pokazuje Biograd, koji je između 1947–55. dobio 2, a između 1956–66. godine 22 knjižice. Porast pokazuju i Pakoštanci (od 16 na 36) te stanovnici Drage (od 4 na 11). U jednom mjestu iz unutrašnjosti zaleđa koje se pojavljuje i u prvom dijelu (1947–55), a to je Debeljak, broj knjižica porastao je od 11 na 23. Ostala mjesta iz unutrašnjosti gotovo se ne pojavljuju u razdoblju između 1947–1955. godine osim s veoma beznačajnim brojem. Tako: Kula Atlagić samo 1 knjižica, Poličnik 2, Sikovo 1, Škabrnje 2, Suhovare 1, Crno 2, Zemunik 1, Islam Latinski 1. U drugom dijelu, počevši naročito od 1958. godine, broj knjižica rođenih u unutrašnjosti istočnog dijela zadarskog kopna raste. Ovo je nova pojava i jače se manifestira u istočnom nego u zapadnom dijelu, gdje i dalje nalazimo da uglavnom ista, već poznata mjesta nastavljaju, uz neke manje promjene na više ili manje, i dalje davati pomorce.

VII

Prije je spomenuto da su svi zadarski otoci dali ukupno 5090 posjednika pomorskih knjižica, odnosno 55,5%. Kretanje ponude radne snage s ovih otoka relativno i apsolutno stalno opada: od 71,4% dolazi se na 40%, ako se promatra kretanje u prvom i u trećem dijelu razdoblja. Sada se postavlja pitanje koji su zadarski otoci davali najveći broj pomoraca i na kojem otoku se najviše registrirala promjena, bilo naviše ili naniže.

Iz registara upisnika pomorskih knjižica zabilježeni su svi pomorci i podijeljeni po njihovu mjestu rođenja. Ukupno je obuhvaćeno 15 otoka.

Na prvo mjesto po ukupnom broju izdatih knjižica dolazi otok Ugljan. Stanovnicima tog otoka izdata je između 1947. i 1966. godine ukupno 2061 knjižica. Ako se sad promatra tok izdavanja knjižica, primjenjujući istu podjelu kao i prije kad se cijelo razdoblje podijelilo u tri približno ista dijela, tada se vidi da je u prvom dijelu izdato 1034 knjižica, odnosno 50.4% od ukupnih 2061, u drugom 585, odnosno 28,4%, a u trećem (1960–66) 437 knjižica, odnosno 21,2%. To nam ukazuje da i relativno i apsolutno opada zanimanje stanovnika otoka Ugljana za ovo zvanje.

Ako se razmotre pojedina naselja ovog otoka dobiva se ova slika: najviše su knjižica dobili stanovnici mjesta Kali, i to 492, pa slijedi redom Kukljica s 335, Lukoran s 330, Preko s 321, Ugljan s 245, Poljana s 168, Sutomišćica s 147 i Ošljak s 23 knjižice. Sva mjesta pokazuju opadanje, negdje jače, a negdje manje izrazito. Manje opadanje pokazuje Kali, Kukljica, Preko, Ošljak, a više Ugljan, Poljana, Lukoran i Sutomišćica.

Na drugo mjesto dolazi otok Pašman i to sa 764 knjižica. I na tom otoku zabilježeno je opadanje: u prvoj trećini cijelog razdoblja izdato je 55%, u drugoj trećini 32%, a u trećoj 23%.

Raspodjela knjižica po pojedinim naseljima otoka Pašmana je ovakva: najveći broj knjižica dobili su oni koji su se rodili u Neviđanima i to 171, a slijedi Mrljane sa 112, Pašman sa 110, Ždrelac s 92, Banj s 79, Tkon sa 69, Dobropoljana sa 48, Kraj sa 40, a najmanje su dobili stanovnici Barotula, i to svega 25 knjižica. Opadanje bilježe Ždrelac, Neviđane, Mrljane i Barotul, po prilici stanje ostaje nepromjenjeno kod Dobropoljane, Banja i Pašmana, a neki lagani porast primjećuje se kod stanovnika Tkona i Kraja.

Na treće mjesto dolazi Dugi otok s ukupno 695 knjižica. Ovaj otok pokazuje relativno dosta male oscilacije: od početnih 35,5% penje se u drugom dijelu na 37%, da se lagano postotak snizi na 27%.

Po mjestima na Dugom otoku broj izdatih knjižica ovako izgleda: Dragove 100, Soline 88, Sale 82, Brbinj 77, Žman 73, Savar 68, Veli Rat 57, Luka 50, Zaglav 49, Božava 35 i Verunić 13. Povećanje bilježi Sale, Zaglav, a naročito Žman. Ostala mjesta uglavnom sve manje traže ovu profesionalnu pomorsku ispravu.

Na četvrto mjesto dolazi otok Iž i to s 384 knjižica. Između 1953. i 1959. god. dobili su 107 knjižica, što u odnosu na cjelokupni izdati broj od 384 iznosi oko 28%. Od 1960. do 1966. godine izdato im je svega 45 knjižica, odnosno tek oko 11%. Rođenima u Velom Ižu izdato je ukupno 245, a onima u Malom Ižu 139 knjižica. Opadanje je zabilježeno u oba naselja otoka Iža.

Na peto mjesto dolazi Vir s 360 knjižica. I ovdje se nakon velikog postotka knjižica izdatih u prvom dijelu (preko 62%) u trećem izdalo tek 13%.

Otok Molat nalazi se po apsolutnom broju izdatih knjižica na šestom mjestu u skupini zadarskih otoka, i to sa 185 knjižica. Najviše je izdato stanovnicima Zapuntela i to 76, pa slijede Brgulje sa 60, a mjesto Molat bilježi 49 knjižica. Najmanje promjene bilježe Brgulje, a ostala dva mjesta bilježe opadanje.

Ist dolazi na sedmo, a Vrgada na osmo mjesto. Kod prvog je izdato 143, a kod drugog 108 knjižica. Oba otoka (odnosno naselja) pokazuju opadanje.[10]

[10] Detaljnije o pomorstvu ovih dvaju otoka kao i o pomorstvu otoka Oliba vidi u radnjama Olivera Fija objavljenima u Radovima Instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru, sv. III iz 1957, sv. IV–V iz 1959. i sv. VI–VII iz 1960. godine.

Slijede otoci Rava sa 38, Sestrunj sa 85, Premuda s 57, Olib s 55, Silba sa 45, Zverinac s 35 i Rivanj s 25 knjižica. Otoci Rava, Sestrunj, Premuda i donekle Olib pokazuju opadanje, kod Zverinca stanje ostaje nepromijenjeno, a tako se može smatrati i kod Silbe.

VIII

Osobe koje su se rodile u samom gradu Zadru (obuhvaćen je samo grad s Arbanasima sve do Borika, a isključena je bliža okolica) dobile su 520 pomorskih knjižica ili 5,6% od ukupnog broja 9211. Između 1947. i 1953. godine knjižice je dobilo samo 45 osoba rođenih u Zadru, ali zato je 1954–59. i 1960–66. godine knjižice dobilo 231 odnosno 244 Zadrana. Treba naglasiti da se iz upisnika vidi da dobar dio osoba koje su se u Zadru rodile u času dobivanja ove isprave nisu imale prebivalište u Zadru. To se naročito odnosi na period 1947–53. kad pomorsku knjižicu dobivaju one osobe koje su se rodile prije početka II svjetskog rata, za vrijeme Rapalskog Zadra, koristeći zdravstvenu službu (rodilište), iako su bili naši državljani. Uglavnom se radi o stanovnicima Zadru najbližih otoka Pašmana i Ugljana. U kasnijem razdoblju vidi se ista pojava ali sada se zadarskim rodilištem koriste stanovnici i udaljenijih otoka, kao na primjer Silbe, Ista, Iža.

Iz ovih podataka se vidi da uloga grada kao izvora nove radne snage u brodarstvu postaje sve veća.

IX

U dvadesetak poslijeratnih godina grad se Zadar obnavljao, stvarajući mogućnost imigracije iz ostalih krajeva, a ne samo iz svog prirodnog gravitacionog područja. Utvrđeno je da je u ovom razdoblju zatražilo i dobilo nove pomorske knjižice 116 osoba koje su se rodile van Zadra, ali su u času dobivanja knjižice imale kao mjesto stalnog stanovanja Zadar. Nadalje je utvrđeno da je onih koji su se također rodili van zadarskog područja ali stalno prebivaju u nekom mjestu zadarskog područja (na primjer na otocima Pašmanu, Ugljanu, Istu, Vrgadi ili u Biogradu, Pakoštanima, Zatonu) bilo ukupno 68. Ukupno useljavanje prema tome iznosi 234 osobe. Postotak ovih osoba u odnosu na cjelokupni broj izdatih pomorskih knjižica iznosi ok 2,54%, pa prema tome čini i najmanji postotak.

Bit će od interesa pratiti i dinamiku imigracije. Ako se ovo dvadesetgodišnje razdoblje podijeli u tri dijela, kako je već i prije učinjeno, tada se dobija ova slika: u prvom dijelu naselilo se u Zadru 4, a na širem zadarskom području 15 osoba koje su tražile pomorske knjižice. Već u drugom dijelu (1954–59) raste broj onih koji sada stalno prebivaju u Zadru na 43, a raste, ali sporije, i broj onih koji imaju prebi-

valište na ostalom području, njih 20. Već u trećem dijelu broj osoba sa stalnim prebivalištem u Zadru naglo raste, na 119 osoba, a u ostalom području tek na 33.

Po mjestu rođenja novi stanovnici grada Zadra porijeklom su najviše s područja srednje Dalmacije, i to 67, a najmanje, svega trojica, s područja Hrvatskog primorja, Rijeke, Istre. Rođenih u samom Splitu bilo je 20, a drugdje (Makarsko primorje, Trogir, Zagora, Hvar, Korčula) 30. Sa šibenskog područja bilo je 17 pomoraca. Iz ostalih krajeva Hrvatske (na primjer iz Osijeka, Zagreba, Vinkovaca, Gospića, Bjelovara, Koprivnice, Siska) bilo je ukupno 36, kojeg broja na Zagrebčane otpada 12. Po ostalim republikama podjela je ova: Bosna i Hercegovina 9, Srbija s Vojvodinom 16 (iz Beograda 4), iz Slovenije i iz Crne Gore po 5, a iz Makedonije 4. Treba naglasiti da izvjestan dio mladih pomoraca čine đaci Pomorske škole u Zadru. Na šire zadarsko područje najviše imigriraju oni koji su se rodili u šibenskom području, a ima ih koji su se rodili i u Vinkovcima, Bolu, Zagrebu, Travniku, Nišu, Pirotu, Đakovu, Bjelovaru te i u zbjegu tokom zadnjeg svjetskog rata (El Shatt ili San Felice sul Panaro).

X

Najveće brodarsko poduzeće, koje posluje na zadarskom pomorskom okružju jest Jugoslavenska tankerska plovidba, koje ima sjedište u Zadru. To poduzeće sa svojim kapacitetima čini glavni regionalni faktor u zapošljavanju radne snage koja se stalno nudi na tome području. Pored te mogućnosti, postoji veoma povoljna mogućnost da se radna snaga uposli i na ostalim nezadarskim poduzećima i službama.

Jugoslavenska tankerska plovidba osnovana je krajem 1955. godine te je u svom početku raspolagala sa svega dva broda (»Jajce« i »Lendava«), a jedan manji (»Goilo«) od 473 brt nalazio se ugradnji.[11] Godine 1962. pripojeno je tome poduzeću i brodarsko poduzeće »Zadar«. Kako su se brodarski kapaciteti tog brodarskog poduzeća povećali (bilo novogradnjom bilo nabavom polovnih) tako se povećavao i broj uposlenih pomoraca. Kao primjer navodi se da je 1955. godine bilo uposleno 42, 1957. godine 242, 1959. godine 469, 1963. godine 907 (integracija s poduzećem »Zadar«), 1964. godine 968, a 1965. godine 954 pomorca.[12] Ako se podaci o broju i tonaži brodova iz 1964. i 1965.

[11] Detaljnije vidi: Ivan Paša, Desetgodišnjica Jugoslavenske tankerske plovidbe, časopis Pomorstvo, Rijeka, 1966, br. 1–2, str. 14–16; radnje Olivera Fija u Zborniku o Zadru, str .66, Zagreb, 1964.

[12] Podaci I. Paše, o. c. Međutim podaci iz Pomorskog godišnjaka za 1959. godinu, str. 247, razlikuju se te se navodi da je bilo uposleno 376 pomoraca. I drugi podaci, kao oni koji se navode u »Poslovanju trgovačke mornarice SFRJ u 1965«, izdanje Udruženja pomorskog brodarstva Jugoslavije, (Beograd, 1966, str. 158) ne slažu se te se navodi da je 1964. bilo uposleno na brodovima 940, a 1965. godine 943 pomoraca. U posebnom izvještaju Jugotankera (Arhiv Zavoda za pomorsko-društvene nauke JAZU u Splitu, broj 01-236-1965) navodi se da je bilo uposleno 1965. godine 954 pomorca. Zato se uzimlju kao tačni podaci I. Paše.

godine[13] uporede s podacima o broju uposlenih, dobiva se ova slika: 1964. godine na jedan brod otpadalo je prosječno 27,2 pomorca, a na jednog pomorca 135 brt. Godine 1965. otpadalo je na jedan brod 32,5 pomoraca, a na jednog pomorca dolazilo je 133 brt. Ova promjena nastala je stoga što se broj brodova izrazitije smanjio (od 33 na 29) nego što se smanjila tonaža.

Prema podacima direkcije Jugoslavenske tankerske plovidbe (br. 4696 od 15. rujna 1965) u tom su poduzeću od 954 ukrcana pomorca (misli se i na onaj broj koji je na rasporedu i svaki čas očekuje ukrcanje, jer je fluktuacija brodskih posada veoma jaka) oni iz zadarskog područja po mjestu rođenja bili su ovako raspoređeni: iz samog Zadra 62, zadarskih otoka 481, zadarskog primorja 205, a iz zaleđa 16, što ukupno iznosi 764 pomorca, odnosno gotovo 80%. Opaža se dosta malen broj pomoraca (16) iz zadarskog zaleđa. Preostatak od 190 pomoraca, odnosno njih 20%, odnosi se na 30 pomoraca rođenih u splitskom okružju, 21 u šibenskom, 52 u riječkom, a 87 iz svih ostalih krajeva naše zemlje.

Zanimljivo je da od 954 pomorca njih 646 i dalje prebivaju u istom mjestu gdje su se i rodili. Mijenjanje prebivališta, koje se usmjerava i kreće prema mjestu sjedišta poduzeća, kako se to obično kod drugih djelatnosti koje su se smjestile oko jačih urbanih središta, u ovom slučaju nije toliko izrazito i neophodno za pogon poduzeća. Nadalje se vidi da ima dosta pomraca kojima stalno mjesto prebivanja nije sam Zadar niti mjesta zadarske regije. Tako od preostalih 308 od ukupno 954 ukrcanih pomoraca 21 prebiva u Splitu, 12 u Šibeniku, 3 u Biogradu, 79 u Rijeci a u ostalim većim mjestima 33.

Napominje se da je ovo zadarsko poduzeće dosta pažnje poklonilo da se pomorci mogu nastaniti u samom Zadru. Od osnivanja poduzeća sagrađeno je 177 stanova (ovi stanovi nisu sagrađeni samo za pomorce već i za ostalo osoblje direkcije, kojima je rad neposredno vezan uz sjedište). Poduzeće je nadalje podijelilo 72 kredita da bi pomorci mogli sagraditi ili popraviti svoje kuće u svojim mjestima.

Druga lokalna mogućnost zaposlenja radne snage nalazi se i u dosta razvijenom ribarskom brodovlju. Tri poduzeća, i to »Adria«, »Mardešić« i Ribarska zadruga u Vrgadi, posjeduju ukupno 34 broda, kojima se tonaža kreće između 16 i 76 brt. Zbroj ukupne tonaže tih ribarskih brodova iznosila je 1965. godine 1591 brt, ne računajući manje brodove i čamce. Godine 1964. ulovljeno je bilo svih vrsta ribe 5290 tona, a 1965. godine 5417 tona.[14] Kako uglavnom ribarska pomorska privreda upošljava radnu snagu sa svog područja, to se dio izdatih pomorskih knjižica odnosi i na ono osoblje koje u ovoj grani pomorske privrede nalazi izvor za svoju egzistenciju.

[13] Za podatke o brodskim kapacitetima vidi: Stanje flote pomorsko brodarskih poduzeća u 1965. godini, Udruženje pomorskog brodarstva Jugoslavije, Beograd, veljača 1966.

[14] Morska lovina ribolovnih organizacija u 1965. godini, Morsko ribarstvo, Pula, br. 1–2, 1966, str. 3 i 7.

XI

Da bi se utvrdio barem približan odnos između ukupnog broja ukrcanih pomoraca na nekim brodovima nezadarskih brodarskih poduzeća s brojem rođenih u zadarskom području, korišteni su podaci iz popisa posada nekoliko brodova koji su tokom ožujka i travnja 1966. godine pristali u lukama Zadar i Split. Popis posade daje nam detaljan pregled stvarnog stanja broja posade u datom času. Uzeti su popisi posada samo većih brodova, i to 11 brodova Jugoslavenske linijske plovidbe, 4 broda Splošne plovbe iz Pirana, po dva broda Atlantske plovidbe iz Dubrovnika i Slobodne plovidbe iz Šibenika, po jednog broda Jadranske plovidbe iz Splita i Obalne plovidbe, također iz Splita. Nadalje, uzeti su podaci od pet najvećih odnosno većih brodova Jadranske linijske plovidbe iz Rijeke, kojih se posade vode u matičnom uredu u Rijeci. To su ovi brodovi: »Dalmacija«, »Istra«, »Liburnija« – (ovaj brod ima Zadar kao ishodišnu luku za liniju koju obavlja), »Jugoslavija« i »Orebić«. Od ukupno 26 brodova svi su osim jednog, brodovi duge plovidbe. Na svim tim brodovima bilo je ukrcano 1087 pomoraca. Od ovog broja otpada na pomorce koji su rođeni u zadarskom pomorskom okružju 261, odnosno 24,01%. Ako pak podijelimo ove pomorce iz zadarskog područja na dvije skupine i to na one koji su rođeni na otocima i na one koji su rođeni na kopnenom dijelu, vidi se da 137 pomoraca ili 52,5% s kopna, a 124 odnosno 47,5% s otoka. Rođenih u samom gradu Zadru bilo je 13. Pomorci rođeni na zadarskom kopnenom dijelu rođeni su u onim mjestima koja su tradicionalno vezana za ovo pomorsko zanimanje kao što je na primjer Privlaka, Vrsi, Petrčane, Nin, Rtina, Vinjerac. Nije se našao ni jedan pomorac rođen u nešto daljem zaleđu Zadra, kao na primjer iz područja Obrovca, Benkovca, Zemunika, iako se u zadnjem razdoblju iz tih krajeva pojavljuje sve veća ponuda radne snage.

Po strukturi zvanja koju pomorci iz zadarskog područja obavljaju na spomenutim brodovima vidi se da gotovo svi rade poslove vode palube ili stroja, kormilara, čistača stroja, mazača ili konobara i kuhara. Zabilježeno je samo 11 pomoraca koji vrše časničke poslove, ako u ovaj uključimo i po dva kadeta i vježbenika stroja. Ali i ostala časnička zvanja nisu visoka, jer se većinom radi o početnim časničkim poslovima (III časnik polube ili stroja).

Na spomenute putničke brodove Jadrolinije ukrcano je bilo 118 pomoraca iz zadarskog područja. To poduzeće obalne linijske plovidbe po već dugoj praksi koristi u dosta velikom postotku radnu snagu iz zadarskog područja, posebno u općoj, ugostiteljskoj službi. Od 118 pomoraca iz ovog kraja 60 su ukrcani u svojstvu kuhara ili konobara. Drugi podatak: na svim brodovima Jadranske slobodne plovidbe iz Splita bio je (1965. godine) u općoj službi ukrcan 31 pomorac rodom iz zadarskog područja.

Brodske usluge, a posebno na putničkim brodovima koji plove na međunarodnim linijama, kao što je baš slučaj kod spomenutih brodova Jadrolinije, zahtijevaju veoma visok stupanj kvaliteta. Rad na tim brodovima je najbolja škola za taj kadar. Stoga pomorci ugostiteljske struke lako mogu naći zaposlenje i na kopnu, naročito danas kad se turistička privreda sve više razvija.

Na četiri splitska poduzeća (Jadroslobodna, Brodospas, Obalna i Jadrolinija) bilo je polovinom 1965. godine ukrcano 240 pomoraca porijeklom iz zadarskog pomorskog područja.[15] Još kao jedan od pokazatelja neka nam posluži i stariji podatak, iz 1953. godine: tada je kod tri naša veća brodarska poduzeća (Jugolinija, Jadrolinija i Jadroslobodna) bilo ukrcano 1174 pomorca iz zadarskog područja. Na Jugoliniji je polovinom 1954. godine bilo uposleno 2228 pomoraca a od toga je 671 pomorac, odnosno oko 30%,[16] bio iz zadarskog kraja.

XII

Prema očevidniku o osposobljenim pomorcima, koji se vodi pri Lučkoj kapetaniji u Zadru, počevši od 1. siječnja 1948. godine (rješenje, odnosno uputstvo Uprave pomorstva u Splitu, br. 35840–1947), a koji se također vodi po mjestu prebivanja pomoraca, proizlazi da je upisano 22 kapetana duge plovidbe. Od ovog broja njih 14 su rođeni i zavičajni u zadarskom okružju. Po mjestu rođenja su po jedan iz Sali, Petrčana, Vinjerca, Preka, Sukošana, Molata, Sutomišćice, Ždrelca i Privlake, a dvojica su iz Kali. Iz Zadra su trojica. Zabilježeno je 24 kapetana obalne plovidbe. Najveći broj, njih 15, rođeni su na Istu. Brodovođa je zabilježeno ukupno 192. Od ovog broja svega su dvojica rođena van zadarskog okružja (Grohote i Šibenik), a najveći broj, 42, su iz Kali, pa slijedi Kukljica sa 18, Ist sa 17, Privlaka sa 14, Nevidane s 13, Veli i Mali Iž s 8, Brgulje sa 6 i ostali.

Poručnika trgovačke mornarice bilo je 50. Samo četvorica su rođena izvan zadarskog područja. Najveći broj poručnika rođen je u Zadru i to 10. Uglavnom su svi poručnici iz otočkog dijela, osim šestorice.

Uz ova palubna zvanja bilo je osposobljeno 185 brodovođa ograničene plovidbe i 1103 kormilara.

Radiotelegrafista I klase osposobljeno je 12; svi su osim jednog (Ložišće na Braču) rođeni u ovom okružju. Radiotelegrafista II klase osposobljeno je 6, a radiofonista 4.

Brodostrojarska služba ovako je zastupljena: pomorskih strojara I klase 4 (Biograd, Olib, Pašman i Veli Rat), II klase 11 i III klase 51, od kojeg broja je 12 rođenih Zadrana. Strojovođa osposobljeno je

[15] O. Fijo, Kretanje radne snage..., o. c., str. 27.

[16] O. Fio, Današnje stanje i perspektiva razvoja pomorske privrede Zadra, Zadar – zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1964, str. 66.

bilo 123, od kojeg broja najviše otpada na one iz Kali (20), pa iz Neviđana (12), Ista (10), Kukljice (9) i po 6 iz Ugljana, Zapuntela i Privlake. Ložača je osposobljeno 349, mazača 142, brodskih motorista 218, a mornara–motorista 12.

Značajnu ulogu vrši Srednja pomorska škola u Zadru, putem koje se znatno poboljšava kvalifikaciona struktura pomoraca ovoga kraja. Škola je počela s radom 1. listopada 1957. godine te je dosada dala šest generacija svršenih đaka (prvi završni ispiti održani su školske godine 1960–61). Škola ima dva odsjeka: brodostrojarski i nautički.

Na brodostrojarskom odsjeku u šest godina završilo je školovanje 158 đaka. Od ovog broja njih 121, odnosno oko 76%, rođeni su u zadarskom području, i to 52 na zadarskom kopnu, 41 na otočju, a 28 u samom Zadru. Ostalih 37 đaka ovako su podijeljeni po mjestu rođenja: 17 iz Šibenika i okolice, 11 iz Splita i okolice (Trogir, Brač, Vis, Hvar, Lastovo), a iz ostalih krajeva 9 (Zagreb, Virovitica, Sarajevo, Rab).

Na nautičkom odsjeku u pet godina (za 1965–66. nije bilo još definitivnih rezultata, pa se ne iznose podaci, kao što je učinjeno za brodostrojare) završilo je ukupno 122 nautičara. Od ovog broja otpada na one koji su rođeni na zadarskom području 93 i to 21 je rođen na zadarskom kopnu, 52 na otocima, a u samom gradu Zadru 20. Od preostalih đaka najviše ih je bilo iz splitskog područja (Supetar, Milna, Vis, Makarska) i to 11, od kojeg broja na sam grad Split otpada njih 7. Šibenik je skupa s Murterom, Vodicama i Kaprijem dao 6 svršenih nautičara. Zagreb je dao petoricu, a Osijek trojicu. Od naselja zadarskog područja po ukupnom broju najviše je zastupljeno Preko s 10, pa slijedi Kali sa 7, Privlaka s 5, a Iž, Ugljan i Vir s po 3. Sva ostala mjesta (kao na primjer Neviđane, Zapuntel, Ist, Rovinj, Silba, Seline, Zaton, Debeljak, Smokvić, Rtina, Biograd, Ždrelac, Pašman, Sukošan, Rivanj i ostala) dala su po jednog ili dva svršena nautičara.

XIII

Poznati geograf Lucijan Marčić (Benkovac 1891 – Zagreb 1940) bavio se antropogeografskim istraživanjima sjeverne Dalmacije. Pred tridesetak godina je pisao[17] da su uzroci i posljedice nenaseljenosti i kulturnog zastoja i u kontinentalnom (kotarsko–bukovički) i u primorsko-otočnom području istog porijekla. Različite životne prilike i različite sredine dale su stanovništvu drugi smjer razvoja. Bukovica je vrlo jaka i može se smatrati nepresušnim izvorom ljudskog materijala za obnovu plodnih Kotara. Stanovništvo je prelazilo s kopna na otoke (16–18 stoljeće) pa je blizina mora bila uzrokom da su se ti kontinentalci postepeno približavali moru i od njega vukli korist. Kasnije, sa svježom energijom, probuđenom u njima uplivom mora, pre-

[17] Magazin sjeverne Dalmacije, Split, 1935.

laze ponovo na kopno (posebno s Pašmana i Ugljana), povremeno, a neki i stalno, tražeći novo zemljište za obrađivanje. Stanovnici udaljenijih otoka postali su u prvom redu mornari i ribari.

Iz iznesenih podataka, koji se odnose na svega dva decenija – 1947–1966 – a u kojima se život još odvijao u nestabilnim i poljuljanim ekonomskim prilikama iza ratnih nepogoda, ne može se dati decidiran zaključak. Može se na osnovi brojčanih pokazatelja dati opća slika kretanja. To kretanje može i dalje ići zacrtanim putom ali može se i promijeniti. Sve će ovisiti o daljnjoj ekonomskoj, posebno pomorskoj politici.

Za sada ostaje činjenica da se opaža opće opadanje javljanja u pomorsko zvanje, i to posebno kod otočkog stanovništva, koje je stjecajem prilika bilo tradicionalno uz njega vezano. Mornarenje je na tome području bilo izrazitije od brodarenja, od eksploatacije brodova. U tome se zadarsko područje približava splitskom i šibenskom, a dosta se razlikuje od dubrovačkog, bokokotorskog ili brodarstva Hrvatskog primorja i Rijeke, gdje se vršila akumulacija kapitala, koja je omogućila da se stvori značajan brodski kapacitet, brodovlje.

U promjeni priliva opaža se veći interes za ovo zvanje kod stanovnika krajeva koji se dosada nisu pojavljivali kao ponuda radne snage u ovoj privrednoj djelatnosti i kod kojih nije postojala pomorska tradicija. Taj veći interes ipak je više relativan nego apsolutan. Tradicija nije toliko značajna u formiranju brodskog kadra i tehnološke procese rada na brodu. Današnji brodovi, posebno oni veći, imaju suvremenu tehničku opremu i zahtijevaju u prvom redu posadu s visoko razvijenom tehničkom kulturom. Ni otočni ni kopneni dio zadarskog područja ne pruža mogućnosti da se spontano formira tehnički mentalitet, ali postoji mogućnost da se priučavanjem i školovanjem stekne. Sam grad Zadar danas pruža dovoljno mogućnosti da se formira pomorski kadar prema zahtjevima suvremenog brodovlja. Međutim, problem nautičko-tehničkog obrazovanja nije vezan toliko za tradiciju. Važniji je društveni aspekt života na brodu, koji se razlikuje i odvaja od života kakav se bez obzira na struku, vodi na kopnu. U ovom slučaju otočani imaju prednost pred stanovnicima kopna, naročito onima koji se dosada nisu zapošljavali u ovoj djelatnosti. Tradicija, – uz ostale elemente, posebno one ekonomske naravi – omogućava da se kod mlađih osoba stvori poseban i potreban psihički preduvjet za ovo zvanje. Otočani žive u sredini koja je stoljećima bila ovisna uglavnom o moru. Oni su neposredno promatrali život svojih roditelja i svojih sumještana pomoraca. Oni su od najranije dobi svjesni kakav ih život očekuje, pa im je lakše da iz pasivno promatranog takva života prijeđu i sami da aktivno žive i privređuju takvim životom. Oni sve dok mogu ostaju na moru. To je veoma pozitivna činjenica za pomorsku privredu jer se u mnogim zemljama, razvojem standarda i novog mentaliteta, sve teže nalazi pomorski kadar.[18] Zbog oskudice pomorskog kadra da-

nas mnoge zemlje koje imaju dovoljno financijskih sredstava, gdje postoji veoma uhodana tehnika pomorskog poslovanja i neograničene mogućnosti za nesmetan razvoj trgovačke mornarice – moraju planove svoga razvoja ograničavati i sužavati.

Kod nas, međutim, nastaje veoma važan problem uslijed veće ponude od potražnje pomorske radne snage. Na ovaj nesrazmjer ne utječu brodski regionalni kapaciteti (konkretno flota Jugotankera), jer je poznato da se radna snaga u brodarstvu slobodno prelijeva iz jednog središta u drugo, bez obzira gdje se uprava poduzeća nalazi. Do prelijevanja dolazi zbog veoma žive fluktuacije pomoraca. Zabilježeno je da tokom jedne godine neki brod i do tri puta promijeni kompletnu posadu. Primjer je i u tome da na oko tisuću pomoraca ukrcanih na brodove nezadarskih poduzeća gotovo četvrtina otpada na pomorce porijeklom iz zadarskog područja. Između 1953. i 1963. godine broj se svih vrsta brodova naše trgovačke mornarice (počevši od 10 brt na više) povećao za 3,2 puta, a 3,8 puta povećala se bruto-registarska tonaža. Ako se s porastom kapaciteta cijele naše trgovačke flote uporedi povećavanje broja pomoraca (na osnovu izdatih knjižica, uz odbitak starijih i bolesnih osoba), i to samo za tri naša pomorska okruga (Zadar, Split i Rijeka), tada se vidi da se broj pomoraca u istom razdoblju 1953–63. povećao također za gotovo tri puta. A već je spomenuto da povećanje brodskih kapaciteta, posebno kapaciteta izraženih u prostornim tonažama, ne prati istovremeni proporcionalni porast i radne snage. Ako se ovom porastu radne snage iz tri navedena pomorska okružja doda i porast koji se zabilježio u našim ostalim pomorskim okružjima, tada je ovo povećanje (odnosno nesrazmjer) još izrazitije.

Uzmimo samo kao primjer situaciju koja nastaje kod Jadranske linijske plovidbe, sa sjedištem u Rijeci. Poznato je da je radna snaga s ovog područja naročito interesirana sa zaposljenje kod ovog obalnog linijskog brodara. Ako za sada ostavimo po strani negativni aspekt (bilo društveni, bilo neposredno ekonomski) koji prouzrokuje drastično kasiranje i rasprodaja brodovlja, i osvrnemo se samo na mogućnost uposlenja pomorskog kadra, dobivamo ovakvu sliku: rashodovanjem 33 broda broj se radnih mjesta na brodovima smanjio za 653, a uporednom gradnjom 19 novih brodova otvorilo se oko 300 novih mjesta, što pokazuje smanjenje od oko 350 mjesta, ne računajući i ostalo osoblje, posebno ono uposleno pri agencijama i podružnicama na terenu. Tokom 1966. godine predstoji prodaja (dnosno već je i perfekturirana) još četiri putnička broda (»Opatija«, »Orebić«, »Mostar« i »Maribor«), na kojima je zaposleno 137 pomoraca. K tome su sasvim odlučne namjere da se ukinu i brze uzdužne pruge te će se tada postaviti pitanje zaposlenosti za posade triju naših većih obalnih brodova (»Partizan-

[18] Detaljnije je taj problem obrađen na savjetovanju koje je održano u Rijeci koncem svibnja 1965. godine. Svi izvještaji i rasprave objavljeni su u knjizi »Ljudski faktor u pomorstvu«, izdanje Društva za unapređenje i proučavanje pomorstva Jugoslavije, Rijeka, 1965.

ka«, »Proleterka« i »Cres«). Ove mjere imaju dvije posljedice: umanjene ekonomskog i društvenog potencijala na priobalnom području, posebno na onom vrlo osjetljivom (granica) otočkom, i povećavanje nezaposlenosti, a time i demografsko opadanje stanovništva otoka.

U vezi s ovim problemom Općinski zavod za zapošljavanje radnika u Zadru[19] izvještava polovinom svibnja 1966. godine da najveći pritisak za zapošljavanje, bilo na našim bilo na stranim brodovima, vrše stanovnici otočnog i priobalnog dijela, a manje sa zadarskog kopnenog zaleđa. Nadalje u Zavodu misle da je sada ukrcano oko četiri tisuće pomoraca, te da s obzirom na izdati broj knjižica (preko 9000), uz odbitak od oko 20% umrlih ili umirovljenih pomoraca, čeka na ukrcanje još oko 4200 pomoraca. Iako su se mnogi u međuvremenu zaposlili u drugim zanimanjima, ipak i dalje prave pritisak za ukrcavanje. Prema podacima Zavodske službe, na terenu je zvanično registrirano 700 nezaposlenih pomoraca. Ovi evidentirani nezaposleni pomorci svakodnevno prave pritisak, a ostali nezaposleni pomorci (njih oko 3500) odustali su se prijavljivati, svjesni da naši sadašnji kapaciteti brodova ne mogu apsorbirati svu ponudu. Od tih 4200 neukrcanih pomoraca samo mali dio, tek oko 200, su stariji pomorci, koji su već i prije plovili. Svi ostali traže ukrcanje po prvi put. Od nezaposlenih pomoraca samo je mali dio ima kvalifikacije: 1 stojar, 4 kormilara, 3 ložača, 2 motorista, 1 brodovođa, 2 konobara. Postavlja se pitanje kako da ti mladi pomorci (tačnije kandidati za pomorce) steknu bilo kakvu kvalifikaciju, kad je poznato da današnji propisi za osposobljavanje propisuju prethodnu obavezni rad na brodu (priučavanje), a tek tada polaganje stručnih ispita. Možda bi obrnuti redoslijed dao povoljnije rezultate, ali pri tome bi trebalo osnivati posebnu stručnu školu, školu učenika pomorske privrede, onako slično kako je za ostale struke već osnovano.

Problem zapošljavanje ovog kadra stalno je prisutan i akutan. Tako se i zadarski »Narodni list« osvrće na ovaj problem i ističe da je on povezan i s kvalifikacionom strukturom.[20] Iz iznesenih podataka Zavoda za zapošljavanje vidi se da je veoma malen, beznačajan broj nezaposlenih pomoraca koji imaju neko stručno pomorsko zvanje. Zavod je čak sklopio ugovor s jednim brodovlasnikom našeg porijekla (Dabinović), čiji brodovi plove pod stranom zastavom, po kojem će spomenuti Zavod slati određeni broj pomoraca. Treba naglasiti da se pored zapošljavanja preko Zavoda mnogi pomorci ukrcavaju tako da sami, uz pomoć svojih sumještana, nalaze posla u inostranstvu. Za tu svrhu je izdato 25 viza tokom 1964. godine, 1965. godine broj viza je porastao na 63, a u prva tri mjeseca 1966. godine izdato je 29 viza.[21]

[19] Arhiv Zavoda za pomorsko-društvene nauke Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu, br. 01-108-2-1966. godine.

[20] »Nedovoljno brodova i školovanih pomoraca«, Narodni list, Zadar, broj od 10. travnja 1965, str. 2, i I. Maštruko »Mornari na suhom«, isti list, broj od 23. travnja 1966, str. 3.

[21] I. Maštruko, nav. članak.

Velik doprinos daje Pomorska škola u Zadru, koja omogućava školovanje pomoraca, naročito onih deficitarnih zvanja, posebno pomorskih strojara. Pomoću te škole riješit će se jedna od komponenata današnjeg stanja nezaposlenih pomoraca.

Pri rješavanju problema nezaposlenosti u prvom redu treba rješavati dalji opći porast naših brodskih kapaciteta. Pri razmatranju ovog pitanja ne treba polaziti samo od našeg ekonomskog potencijala proizvodnje i neposrednih potreba naše vanjske trgovinske razmjene. U ovom slučaju treba polaziti i sa stanovišta sve većeg i efikasnijeg uključivanja na slobodno međunarodno tržište brodskog prostora (ofenzivna pomorska politika), gdje danas sudjelujemo s kapacitetima manjim od 0,50% od ukupne svjetske brodske tonaže. Uz povoljne uvjete koje nam sama priroda pruža (položaj na moru) te brojnu, i vičnu i za ovu službu prilagodljiva radnu snagu, treba i ostale uvjete privređivanja tako prilagoditi i učiniti ih elastičnim i efikasnim, da se prirodni faktor što više i što bolje iskoristi. Treba omogućiti formiranje potrebnog pomorskog mentaliteta, formiranje slobodne pomorske poslovne inicijative uz efikasne financijske instrumente, posebno one koje omogućuju korištenje svih vrsta kredita, iz domaćih i stranih izvora.[22] Uporedo treba punu pažnju posvetiti širenju pomorske kulture i stručnog obrazovanja, koje bi obuhvatilo sve struke koje dolaze do primjene u pomorstvu, eliminirajući svaki verbalizam i svaku improvizaciju i svaku na brzinu donesenu računicu ekonomskog i društvenog rentabiliteta.

Formiranje pomorskog mentaliteta ide kod nas, u odnosu na druge zemlje koje imaju iste ili slične uvjete, dosta sporo. Primjer nam se ukazuje i posrednim putem, kada se ova privredna djelatnost promatra dosta simplicistički te se mehanički povezuje uz naš saobraćajni sustav, uz željeznički, ili cestovni ili zračni (vidi klasifikaciju koju primjenjuje naša statistika). Ova se djelatnost promatra kroz njezin vidljiv dio tehnološkog rada, translokacije robe ili osoba. Pomorskoekonomska teorija polazi sa stanovišta da se ova djelatnst treba promatrati s gledišta njezina konačnog kvalitativnog značenja, sa stanovišta koristi koju donosi prvenstveno samom brodaru, koji i privredno posluje na tržištu (bilo domaćem ili stranom) datom investicijom, sredstvom (brodom). Ova se djelatnost ima, prema tome, promatrati kao slobodna prodaja, tačnije kao izvoz naših brodarskih usluga. U ovoj fazi kad je prodaja prostora uspješno završena postižu se brodarev konačni cilj.

Zajednica ima neposredne ili posredne koristi od pomorsko-brodarskih djelatnosti. U kojem obliku zajednica ima koristi, to zavisi o koncepciji pomorske politike svake zemlje posebno, koja na osnovu re-

[22] O povezanosti između razvijenih i nerazvijenih zemalja, o odnosu između brodske tonaže i veličine pojedine zamlje te dužine njezine obale, o uzrocima i posljedicama nesrazmjernosti između kapaciteta trgovačke mornarice i privrednog potencijala pojedinih zemalja vidi u radnji Uga Marchesea »I riflessi dello sviluppo economico e della industrializzazione sulla formazione del potenziale mercantile«, XII Convegno Internazionale delle Comunicazioni, vol. II, Genova, 1965.

alnih potreba i mogućnosti cjelokupne svoje privredne djelatnosti (proizvodnje, trgovine, prometa) postavlja određene zadatke i daje određenu ulogu svojoj trgovačkoj mornarici. Mogu se (u glavnim crtama) lučiti dvije koncepcije. Jedna je usmjerena na to da brodarstvo, veličinom ili specijaliziranom tonažom svojih kapaciteta i linija omogući vlastitoj nacionalnoj ekonomiji da prodre na međunarodno tržište, odnosno da stečene pozicije zadrži. Pri tome su koristi dvojake: dobiva i brodar i izvozni, odnosno uvozni privredni partner. Ali takva pomorska politika traži veoma čvrste i šire organizacione oblike, koji sinhronizirano djeluju u kompleksu cijelog privrednog mehanizma. Za takvu pomorsku politiku karakteristične su zemlje Holandija, USA, Sovjetski Savez i, donekle, Italija, posebno u vezi s njezinom putničkom flotom (iseljeništvo).

S druge strane postoji pomorska politika koja je usmjerena na to da brodar slobodno posluje i nastupa na tržištu vozarina, ne vodeći striktno računa da li njegovi brodski kapaciteti odgovaraju kapacitetima i strukturi vlastite privrede. Takvu pomorsku politiku provode na primjer Norveška i Grčka. U tom slučaju brodar ostvaruje dobit koja nije vezana uz uspjeh ostalih vlastitih proizvodnih odnosno prerađivačkih mogućnosti. Ta brodareva dobit u stvari je dobit postignuta izvozom koji u platnoj bilansi dolazi do izražaja kao prihod iz nevidljivog (nerobnog) izvoza. Ta se dobit samostalno ostvaruje na međunarodnom tržištu i nije vezana uz vlastiti izvoz. Konačni cilj i konačnu korist koju može postići korisnik brodarevih usluga ovom translokacijom dobra, gledajući s aspekta šire zajednice, ovisi o spomenutim koncepcijama pomorske politike.

Sličnu pojavu nalazimo u brodogradnji, koja je kategorizirana po tehnološkom procesu rada, po transformaciji materijala, a ne po neposrednoj i posrednoj ekonomskoj ulozi, koja se odrazuje na djelatnost pomorskog brodarstva, kojem konačni cilj poslovanja nije mehanički prijevoz robe, jer sam po sebi – za brodara – nije ni svrha. Navest će se radi ilustracije, neke međusobne, recipročne ovisnosti brodara i brodograditelja: kapaciteti brodogradnje kao faktor veće ili manje ponude brodskog prostora na tržištu vozarina, cijena broda kao početni element u eksploataciji broda, kreditiranje (uz uvođenje institucije hipoteke) i financijski aranžmani između oba partnera kojim se omogućava, s jedne strane, puno zaposlenje brodogradnje a s druge strane olakšano financijsko poslovanje brodara.[23] Isto se može reći i za ri-

[23] O. Fio, Definicija i suština pojma pomorsko-privredne organizacije, Pomorstvo, Rijeka, br. 7–8, 1962, str. 232–234.

O posebnosti brodogradnje i s pomorskopravnoga aspekta vidi knjigu »Savjetovanje o pravnim problemima ugovora o gradenju i popravku brodova«, Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1965.

Detaljnije o ulozi trgovačke mornarice, o brodogradnji i o lukama vidi u studiji koju je 1963. godine izradio Ekonomski institut u Zagrebu (Dr Srđan Srdar i Gracija Janković), a Savezni zavod za privredno planiranje u Beogradu objavio pod naslovom »Međunarodni promet Jugoslavije morskim putem i potrebe razvoja pomorskog saobraćaja«. Izvode je objavio časopis Pomorstvo, Rijeka, br. 1–2, 1964, str. 1–32.

barstvo, koje se tretira kao poljoprivredna djelatnost, iako spada u izrazito pomorsku privrednu djelatnost, i po sredstvima (brod), i po području rada (more), i po kadrovima (pomorci).

Utvrđujući tačan položaj i odnos pomorske privrede prema ostalim privrednim djelatnostima, omogućava se donošenje onih instrumenata koji će uvjetovati pun razvoj i puno korištenje svih prirodnih faktora važnih i odlučujućih za ovu privrednu djelatnost. Jedan od takvih faktora nesumnjivo se nalazi u potencijalnom stalnom izvoru odgovarajućeg pomorskog kadra koji predstavlja kapital prvorazredne vrijednosti. Rješavanjem problema ponude radne snage (uz zaposlenje i odgovarajuće socijalne mjere, kao beneficirani staž, devizni dodatak, carinske olakšice) rješava se i važan društveni i ekonomski problem stanovništva zadarskog područja, posebno onog otočkog. To stanovništvo (osim predviđanog razvoja turizma) nema nikakve mogućnsti, da nam tim mnogobrojnim i raspršenim malim otocima, zemljom i vodom škrtim, koji k tome trpe od slabe povezanosti sa svojim prirodnim središtem Zadrom, nađu opstanak za život, koji bi odgovarao, barem u manjoj mjeri, uvjetima koji se pružaju stanovniku kopna. Brodarstvo će omogućiti brojčanu regeneraciju i spriječiti vrlo vidljivu pojavu depopulacije. S druge strane, stimuliranjem i daljim njegovanjem pomorske kulture očuvat će se i zadržat će se za potrebe jedne od naših najrentabilnijih privrednih djelatnosti, za brodarstvo, neophodno potreban kadar.

ANALYSIS OF THE ORIGIN AND TRENDS OF THE INFLOW OF LABOUR IN SHIPPING IN THE ZADAR MARITIME DISTRICT IN THE PERIOD 1947–1966

Summary

The labour force in shipping (sailors) throughout the territory of Northern and Central Dalmatia (with its centres at Zadar, Split and Šibenik) appears in relatively large numbers in proportion to other Adriatic coastl regions. From these regions there were recruited from 1947 to 1966 about 48 per cent of all mariners. Both absolutely and relatively the Zadar region produces the highest number of sailors. Thus, in this 20–year post–war period, a total of 9211 professional marine booklets were issued, which makes 21 per cent.

An analysis of data shows that the largest number of marine booklets were issued to those inhabitants who were born on the islands of the Zadar Archipelago, and that a total of 5090 booklets or 55,5 per cent. The islanders are followed by inhabitants coming from the Zadar hinterland, to wit, 3206 booklets or 34,8 per cent. The City of Zagreb itself produces 520 mariners or 5,7 per cent. The remainder of 415 booklets relates in the main to those mariners that were born outside the Zadar district, but had settled there (immigration).

The largest number of booklets on the Zadar islands were received by the inhabitants of the island of Ugljan (2061), to be followed by the island of Papman, with 764, while the third place is occupied by Dugi Otok, with 695 booklets. The mentioned islands are then followed by the island of Iž, with 384, the island of Vir, with 360, the sixth place being taken by the island of Molat, with 185 booklets. The island of Ist occupies, with 143 booklets, the seventh place, the island of Vrgada the eighth, with 108 booklets. All the remaining islands produce less than 100 booklets.

On the mainland the first place is occupied by the settlement of Privlaka, with 508 booklets, to be followed by Nin, with 242, Vrsi, with 236, Zaton, with 224, and Ražanac, with 167 booklets, to be followed by others.

On a more detailed analysis of the dynamics of the trends one notices that the relative number of sailors coming from the islands gradualy decreases, and that labour offers from the mainland is on the increase. Such a tendency of trends is among other things influenced by the general demographic oscillations of the population, which on the islands have a negative index and on the mainland a positive one if computed on the basis of the 1948 and 1961 censuses.

There can be no doubt that this labour force, which for centuries past has been oriented towards the sea, is still looking for jobs in shipping. It ought to be stressed that this region was more oriented as a sailor's country and less as a region that would have possessed ships, especially ocean–going ships. Here we are concerned with a great number of islands (15 inhabited ones), all of which are small in surface, and where both fertile soil and water are scanty. The only additional economic branch appearing recently and which constitutes another contributory source of subsistance is tourism. On the mainland nature has been more generous, hence life conditions are more favourable.

There can be no doubt that the largest shipping company in this region is the Yugoslav Tanker Lines in Zadar, which offer great possibilities for the labour force. This company employed in 1965 nearly 1,000 sailors, mostly from the Zadar region.

Great difficulties in employment are to be sought in the qualification structure (mostly sailors beginners). The influence of the Nautical School of Zadar (founded in 1957) is showing good results, for so far 300 pupils have finished their studies, with the opportunity to achieve the highest positions in shippig, viz. master of ocean-going ship and marine engineer 1st class. Shipping in those parts will make possible a numerical regeneration of the population with its positive influence, and it will continue performing an important rôle in the social, cultural and economic raising of those populations.

It ought to be stated that, as a matter of fact, this paper, which relates to the Zadar region, represents a continuation of another, erlier commenced article, which dealt with the same issue of labour, but for the Split region. That article and been written by the same author, and it was published as a separate issue by the Institute for maritime sciences of the Yugoslav Academy of Sciences and Arts at Split.