

KRATAK POVIJESNI PREGLED NASTANKA I RAZVOJA JADROLINIJE

Jadrolinija je jedna od najstarijih hrvatskih tvrtki koja se bavi pomorskim prijevozom. Pravno, Jadrolinija kao Jadranska linijska plovidba, osnovana je 20. siječnja 1947. godine u Rijeci, a nasljednica je Jadranske plovidbe d.d., dijela Dubrovačke plovidbe i ostatka Zetske plovidbe. Predratna je Jadranska plovidba isto tako nastala udruživanjem brodara male obalne plovidbe nakon propasti austrougarskog carstva, a ti su prethodni brodari nastali nekim drugim udruživanjem, i tako unazad sve do 1872. godine.

Te godine na inicijativu Senjskog brodarskog društva naručen je u Rijeci u Stabilimento tecnico (tadašnja tvornica torpeda, a kasnije Torpedo) parobrod Hrvat. Brod je porinut u more 13. srpnja iste godine i već je 4. rujna obavio probnu vožnju od Rijeke do Senja. Odmah nakon toga brod Hrvat uspostavlja redovitu liniju između Senja i Rijeke i tiče luke Novi, Selce, Crikvenica, Voz, Kraljevica i Bakar.

I prije 1872. godine postojali su pokušaji prijevozničkog i izletničkog brodarskog poslovanja (Lloydove pruge i izleti - Arciduco Lodovico 1837. pruga Trst – Dubrovnik – Kotor s pristajanjem u Rijeci i pruga za Rijeku, izleti u Bakar, Krk 1845. i 1846. godine itd.).

Krajem 19. stoljeća više hrvatskih brodovlasnika se udružuje u novu brodarsku tvrtku, a kao dioničari javljaju se S. Kopajtić, A. Štrk, M. Polić, braća Bakarčić i drugi brodovlasnici iz Kostrene, Drage, Sušaka i Istre. Oni 11. rujna 1899. godine osnivaju Ugarsko-hrvatsko dioničko društvo, nazvano Ungaro-Croata. To je bilo prvo moderno brodarsko društvo, gotovo u cjelini u hrvatskom vlasništvu, a bavilo se prijevozom robe i putnika po cijelom Jadranu i svim morima svijeta. Ungaro-Croata

je bilo vrlo uspješno poduzeće s aktivnom bilancom sve do kraja svog postojanja 1919. godine.

U vremenu od 1902. do 1908. godine osnovano je niz brodarskih društava: Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj, Krčko parobrodarsko društvo u Šilu, Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Puntu i još niz malih brodarskih društava. Istovremeno i na srednjem i južnom Jadranu osnivala su se i udruživala parobrodarska društva, od kojih je značajno udruživanje u društvo Dalmatiju te posebno važan razvoj Dubrovačke parobrodarske plovidbe, Bokeške plovidbe i drugih malih brodara.

Raspadom Austro-Ugarske, a nakon dugogodišnjih pregovora, svi brodari raznih društava su podijeljeni i od te mase brodova formirane su brodarske tvrtke u novoosnovanim državama. Tako je došlo do udruživanja Jadranske plovidbe (bivša Ungaro-Croata), Dalmatije, Austro-hrvatskog parobrodarskog društva, Obalne paroplovidbe (Dubrovnik), Hrvatskog parobrodarskog društva (Senj) i Oceanije iz Trsta u Jadransku plovidbu d.d. Sušak 1922. godine.

Jadranska plovidba d.d. obavljala je sa svojih 70-ak brodova prijevoz putnika i robe na jadranskim linijama te za Albaniju, Grčku i Levant.

Tijekom Drugog svjetskog rata stradali su manji brodovi, a 1947. godine svim preostalim brodovima upravljala je Direkcija pomorske plovidbe sa sjedištem u Splitu, sve do 20. siječnja 1947. kad je u Rijeci osnovano novo brodarsko poduzeće – Jadranska linijska plovidba. Nova tvrtka započinje svoje djelovanje sa starim brodovima, obnavlja oštećene i potopljene brodove, a tek 1952. godine dolaze novi brodovi iz naših brodogradilišta. Prve je isporučilo brodogradilište u Puli, a nakon njega Split.

Pri osnivanju, poduzeće je dobilo na upravljanje 41 brod, ali je kraj prve godine svog poslovanja dočekalo s 29 brodova male obalne plovidbe. Starosna struktura tih brodova je bila jako nepovoljna. Najnoviji brodovi tada su bili Bakar, Rab i Šipan, izgrađeni 1931. godine te Kotor 1938. godine. Svi ostali potjecali su još iz Austro-Ugarske, građeni od 1891. (Trogir) do 1914. godine (Kupari). Zbog toga se kontinuitet Jadrolinije može promatrati i istraživati samo u kontekstu razvoja obalne linijske plovidbe i to od 1872. godine do danas.

U periodu od 1952. do 1960. godine realizirane su velike narudžbe novih brodova i obnove starih. Tako je 1958. Jadrolinija raspolagala sa 65 uglavnom klasičnih brodova što je donekle i posljedica tradicionalnih shvaćanja u vezi s tipovima broda i organizacijom sustava linijske mreže.

Početkom 60-ih godina uvode se u promet trajekti. Prvi trajekt Bodulka, uveden u promet 1. siječnja 1963. godine, otvorio je novo poglavlje u povijesti Jadrolinije jer su stari i dotrajali brodovi zamijenjeni modernijim načinom prijevoza, a počinje i uspostavljanje međunarodnih linija.

Poseban značaj Jadrolinija je imala u Domovinskom ratu. U ratnim godinama, 1991. i 1992., brodovi Jadrolinije s hrabrim posadama prevezli su oko 50 000 ljudi s okupiranih hrvatskih i bosansko-hercegovačkih područja. Povezujući dva, ratom prepolovljena dijela Hrvatske, Jadrolinija je izgubila 4 broda: m/b Perast, m/t Klimno, m/t Supetar i m/t Kačjak, a 13 pomoraca dalo je svoje živote kao zalog slobode.

Danas Jadrolinija ima 50 brodova u trajektnom linijskom, međunarodnom te brzobrodskom prometu.