

## RAZVOJ SLOVENSKEGA POMORSKEGA PROMETA PO DRUGI SVETOVNI VOJNI

Olga JANŠA ZORN

dr., profesor na Pedagoški fakulteti v Ljubljani, 61000 Ljubljana, SLO  
dott., prof. alla Facoltà di Pedagogia a Lubiana, SLO

### IZVLEČEK

Po drugi svetovni vojni, še zlasti pa od leta 1954 dalje se je slovenski pomorski promet uspešno razvijal v okviru Splošne plovbe Piran. V sestavu tega podjetja sta bli sprva tudi ladjedelnica in obalna plovba. Mednarodni prevoz blaga se je usmerjal v Jadran in Mediteran, na atlantsko obalo Evrope, v zahodno Afriko, na obale Indijskega in Rdečega morja, Perzijskega zaliva, v vzhodno Azijo, Oceanijo, Severno, Srednjo in Južno Ameriko. Plovni park se je neprestano povečeval in dosegel leta 1981 že 30 ladij v mednarodnem prometu. Naraščalo je tudi število zaposlenih in doseglo najvišje število leta 1981, in sicer 1.863, v naslednjih letih je to število nekoliko upadlo, vendar pa je količina prepeljanega tovora še vedno naraščala.

#### Kratek oris zgodovine ladjevja v okviru Splošne plovbe Piran (SPP)

Po drugi svetovni vojni je razvoj slovenskega pomorskega prometa dobil bistveno drugačno vlogo kakor jo je imel prej pod Italijo. Še posebej opazno je postalo po letu 1954, ko je prenehalo obstajati Svobodno tržaško ozemlje in je k Jugoslaviji bil priključen večji del Slovenskega primorja in Istre. V okviru STO se je pomorstvo gibalo bolj v lokalnih mejah, potem pa se je stanje pričelo bistveno spreminjati. Medtem ko je bilo za Trst značilno, da je zaradi pripadnosti k Italiji izgubil svoje naravno zaledje, kar je vplivalo na njegov pomorski promet, ki je bil precej okrnjen v prvih povojnih letih, pa je za slovenska pomorska mesta značilno, da jih prav pomorski promet močno dvigne. Še posebej velja to za Piran in še bolj za Koper.

Takoj po vojni je bil Piran sedež podjetja **Agmarit** - internacionalne pomorske agencije d.d.. V začetku leta 1954 pa je bilo ustanovljeno podjetje **Val** prav tako s sedežem v Piranu, ki se je še isto leto preimenovalo v **Slovenija linije** - plovba, pomorska agencija, transport in mednarodna špedicija. Na to podjetje so bila prenesena vsa aktiva in pasiva podjetja Agmarit. Potem je OLO Koper oktobra 1954 ustanovil še podjetje **Splošna plovba Koper**, kasneje **Splošna plovba Piran**.<sup>1</sup> Nanjo je

prešlo premoženje Slovenija linije in tako je SPP postala edino slovensko pomorsko podjetje.

S tremi prejetimi plovnimi objekti (Martin Krpan, Gorenjska in Rog) v skupni nosilnosti 12.147 ton<sup>2</sup> se je pričela uspešna pot slovenskega pomorskega podjetja.

Leta 1956 je bil sedež delovne organizacije prestavljen iz Kopra v Piran, hkrati se je poslovanje razširilo zaradi priključitve Ladjedelnice Piran. Zaradi razširitve obrata in povečane dejavnosti je prišlo do reorganizacije Splošne plovbe. Nastale so tri direkcije:

- a) direkcija obalne plovbe v Ljubljani,
- b) direkcija obalne plovbe v Piranu,
- c) direkcija remontne ladjedelnice v Piranu.

Veliko sredstev je bilo vložnih v ladjedelnico, vendar za novogradnje ni bilo pogojev, zato si je ladjedelnica pomagala s popravili domačih in tujih ladij.<sup>3</sup>

Ladjedelnica je do konca leta 1960 delovala v sestavu SPP, potem se je odcepila. Obalna plovba pa se je leta 1958 osamosvojila in prenesla svoj sedež v Koper, vendar se je čez dobro leto spet vključila v Splošno plovbo.

Po letu 1955 je bil razvoj Splošne plovbe zelo hiter, o tem priča tudi tabela, ki nam pokaže število ladij, število zaposlenih, nosilnost in prepeljane tovore v mednarodnem prometu.

1 Splošna plovba Piran (SPP) se je s statutom, sprejetim 6. septembra 1989, preimenovala v Splošno plovbo. Sedež podjetja pa je v Portorožu.

2 F. Gestrin, Pregled pomorstva v Slovenskem primorju. Pomorski zbornik I-II, (Zagreb 1962, str. 1504.

3 Informator, Glasilo podjetja "Splošna plovba" (dalje Informator) 1979, št. 2/3, str. 5.

**Statistični podatki o razvoju Splošne plovbe in njenega podjetja v tujini Genshipping Co. od leta 1954 do 1988<sup>4</sup>**

Leto	štev. ladij	število zaposlenih	nosilnost DWT	prepeljan tovor
1954	3	-	12.147	-
1955	4	176	21.765	118.863
1956	10	554	75.204	341.527
1957	10	687	75.724	558.184
1958	10	645	75.204	480.602
1959	13	712	114.348	592.710
1960	15	919	141.539	763.129
1961	16	929	161.117	889.945
1962	16	866	161.117	966.124
1963	15	870	153.091	950.137
1964	16	881	162.230	925.579
1965	16	915	176.921	979.081
1966	17	932	190.820	996.698
1967	17	956	196.935	1.027.778
1968	19	1.000	222.874	1.165.491
1969	18	1.027	214.506	1.369.362
1970	19	1.039	234.106	1.897.048
1971	20	1.014	226.141	1.469.621
1972	19	1.040	225.334	1.344.398
1973	20	1.128	242.566	1.855.841
1974	20	1.147	250.516	1.765.216
1975	24	1.294	352.406	1.848.078
1976	26	1.380	407.846	1.975.854
1977	28	1.566	444.131	2.032.435
1978	27	1.568	436.723	2.057.215
1979	27	1.661	436.723	2.248.000
1980	28	1.718	453.843	2.688.000
1981	30 (2)	1.863	523.166	2.802.000
1982	27 (2)	1.753	499.717	2.874.000
1983	27 (3)	1.662	521.087	2.897.000
1984	26 (5)	1.645	552.386	3.093.000
1985	27 (6)	1.624	573.725	3.323.000
1986	25 (7)	1.620	515.575	3.608.000
1987	24 (8)	1.489	504.820	3.323.000
1988	26 (11)	1.415	601.322	3.297.000

V skladu s splošnim gospodarskim in političnim razvojem je prišlo v jugoslovanskem pomorstvu v 50. letih do decentralizacije. Vzdolž jadranske obale je nastalo iz centraliziranega podjetja Jugoslovanske linijske plovbe šest večjih pomorskih podjetij, med njimi SPP, ki je ob tej priliki pridobila pet velikih tramperjev (Neretva, Kornat, Bihač, Ljubljana, Gorica). Potem so 1956 kupili še Gorico II, Pohorje in Zelengoro, prodali pa so staro Gorico in Kornat. 1957 so pridobili še ladjo Dubrovnik. Ker so bile nekatere teh ladij precej zastarele, so jih sklenili modernizirati. Od Obalne plovbe so prevzeli

ladje male obalne plovbe. Leta 1957 so tako imeli 11 ladij dolge plovbe in 13 plovnih objektov obalne plovbe.<sup>5</sup>

Prva leta razvoja SPP so sovpadala z zelo ugodnim stanjem svetovnega tržišča, na katerega je vplivala sueška kriza (1956/57). Kljub zastarelim ladjam je bilo v teh letih čutiti konjunkturo.

Leta 1955 je bila vpeljana **linija za Črno morje**, ki pa so jo kmalu prepustili Jadranski svobodni plovbi iz Splita.

Od srede 1957 do 1959 je na pomorskem tržišču zavladala depresija. Manj rentabilne ladje so bile privezane, ladjedelnice so imele manj naročil in možno je bilo kupiti ladje precej poceni. Tako je bilo leto 1959 zelo ugodno za pridobivanje ladij, nekaj starih pa so tedaj prodali.

**Trampersko poslovanje**, t.j. prosta plovba po naročilu med domačimi in tujimi lukami ali samo med tujimi lukami, je bilo zelo odvisno od tržišča. Zato so pri SPP težili k temu, da bi podjetje iz čisto tramperskega poslovanja prešlo v "mešano" podjetje, ki bi mu bila osnova dobro organizirana linija.

**Ladjeve SPP leta 1961**

Ime ladje	pogon	leto gradnje	BRT	DWT	potnikov	hitrost NM
<b>linijske ladje</b>						
Bled	motorni	1945	7.761	8.185	41	15
Bohinj	motorni	1946	7.766	8.189	75	15
Bovec	motorni	1945	7.766	8.205	75	15
<b>prosta plovba oz. linije</b>						
Bela krajina	motorni	1961	13.151	18.400	-	14,5
Bihač	parni	1930	5.092	9.618	-	10
Dubrovnik	parni	1938	5.155	9.150	-	9
Goranka	motorni	1959	9.630	12.690	12	15
Gorenjska	motorni	1947	873	1.312	-	10
Korotan	motorni	1960	9.261	12.750	12	15
Ljubljana	parni	1912	4.478	8.026	-	9
Martin Krpan	motorni	1910	398	525	-	8
Piran	motorni	1959	10.963	16.076	11	15
Pohorje	parni	1945	7.307	10.100	-	10
Rog	parni	1944	7.165	10.310	-	10
Trbovlje	motorni	1960	9.261	12.680	12	15
Zelengora	parni	1943	7.052	10.190	-	10

Glavna težava za prehod na **linijsko poslovanje** so bile ladje, ki temu niso odgovarjale. Zato je SPP kupila v letu 1959 tri linijske ladje BBB (Bled, Bohinj, Bovec) v Belgiji in tramper Piran na Japonskem. Istega leta so v promet vključili še Goranko in Neretvo ter leta 1960 še Korotan in Trbovlje.<sup>6</sup>

4 Podatki so vzeti iz poslovnih poročil in statistike Splošne plovbe. Upoštevani so podatki ob koncu vsakega leta - število ladij in zaposlenih se namreč med letom spreminja. Upoštevano je tudi podjetje Genshipping Co., ki je last SP, v oklepaju so navedene ladje, delujoče v okviru tega podjetja.

5 Informator 1979, št. 2/3, str. 4-5 (25 let Splošne plovbe Piran).

6 M. Korsič, 30 let slovenskega pomorstva, 1945-1975. Koper 1975, str. 79-80.



*Piran, Mestna krajinska slika, izrez iz slike D. Tintoretta, Piranski mestni očetje (konec 16. stol.) (iz: Caprin, L'istria nobilissima, 1905)*

Že od leta 1959 so potekale intenzivne priprave za linijsko poslovanje, s tem v zvezi je bil tudi nakup ladij BBB.

Potem je leta 1960 Splošna plovba uvedla linijo **Jadran-ZDA**, čeprav pogoji niso bili najbolj ugodni. Istega leta pa je stekla še linija **okrog sveta** v vzhodni smeri (Daljni vzhod).

Ob koncu leta 1961 je ladjevje Splošne plovbe imelo že 16 ladij, in sicer tri linijske in trinajst v prosti oziroma linijski plovbi, brez obalne plovbe.<sup>7</sup>

Tudi povprečna starost ladij se je z nakupom novih ladij zmanjševala, in sicer od povprečno 31 let v letu 1955 na 13 let v letu 1960.<sup>8</sup>

Ladje BBB so bile usmerjene v linijsko plovbo. Tudi nove ladje Trbovlje, Korotan in Goranka, kupljene v letih 1959 in 1960, so bile sposobne tako za trampersko kot za linijsko plovbo.

Čeprav bi potrebovali vsaj še šest enakih ladij, so pri SPP pričeli razmišljati o novi liniji na Daljni vzhod, kjer se je trgovina med Japonsko in ZDA tedaj zelo razmahnila in je bilo tovora za japonsko mornarico preveč. Razmišljali so o sodelovanju z nekaterimi drugimi jugoslovanskimi podjetji, toda do dokončnega dogovora še nekaj časa ni prišlo.<sup>9</sup>

Vsekakor sta se od konca petdesetih let dalje uspešno razvijali tako linijska kot tramperska plovba, čeprav je pri linijski še vedno prihajalo do raznih težav. Na liniji okrog sveta so tedaj plule Goranka, Trbovlje in Korotan, prišlo je tudi do povezav med Jugoceanijo in Splošno plovbo z namenom, da bi skupno poslovali na tej liniji. Leta 1961 sta bili ustanovljeni prvi predstavništvi v tujini, in sicer v Tokiu in San Franciscu.

V letu 1962 se je poslovanje SPP še bolj razširilo. Delovala je linija okrog sveta, linija Jadran-ZDA in linija

7 F. Gestrin, Pregled pomorstva..., str. 1505. Tabela je prevzeta po Gestrinu.

8 T. Šturm, Pet let Splošne plovbe, Informator 1960, št. 1, str. 2.

9 Informator 1979, št. 2/3, str. 5-6.

za Južni Atlantik, kamor so bile preusmerjene ladje BBB skupaj z Jugolinijo z Reke.

To je čas, ko so se pojavljali tudi novi konkurenti, zlasti italijanska, japonska in izraelska trgovska mornarica.

V prosti plovbi pa sta tovore prevažali Bela krajina in Piran, in sicer na relacijah Črno morje-Jadran, Jadran-kontinent, Leningrad-Jadran, ZDA-Jadran. Ladja Bela krajina je bila naša prva ladja za prevoz razsutih tovorov (bulk carrier) in za tedaj zelo sodobna ladja.

Ob koncu leta 1963 je bila za staro železo prodana zadnja ladja na pogon s trdim gorivom Ljubljana in pridobljena nova ladja z enakim imenom.

Ker je bilo leta 1963 na sploh veliko nihanj na mednarodnem pomorskem tržišču in ker so bile prevoznine nizke, je bilo nekaj časa stanje manj ugodno. Razmere pa so se popravile v letu 1964 in linijsko poslovanje SPP je bilo usmerjeno na plovbo **okrog sveta**, na **Južni Pacifik** in v **Zahodno Afriko**.

V letu 1965 je SPP nadomestila stari ladji Martin Krpan in Gorenjsko z novima Bočno in Ljutomerom. V tem času se je že zelo uveljavila linija za zahodno Afriko, kjer so poslovale Bled in Bohinj, kasneje pa še Bočna in Bovec. Prevažale so predvsem razne surovine. Tudi linija okrog sveta je bila sredi šestdesetih let uspešna, medtem ko je poslovanje proste plovbe upadlo oziroma so se ladje preusmerjale iz proste v linijsko plovbo. V prosti plovbi so bile angažirane naslednje ladje: Bela krajina, Bihač, Rog, Piran, Zelengora, Pohorje in Dubrovnik.

Zaradi nerentabilnega poslovanja je bil oktobra 1966 dokončno ukinjen obrat obalne plovbe, nerentabilne ladje so prodali.

Ob koncu leta 1966 je iz belgijske ladjedelnice prišla nova ladja Krpan, v začetku 1967 pa še sestrška ladja Koper. SPP je imela sedaj skupaj 17 ladij z nosilnostjo okrog 197.000 DWT.

Ker je bilo leto 1966 manj ugodno zaradi padca prevoznin, pojava modernih bulk carrierjev in še zaradi nekaterih vzrokov, so začeli najemati tuje ladje. Istočasno so se odločili za zgraditev lastnih ladij za linijo okrog sveta. Tedaj so pričeli misliti tudi na nakup specializiranih ladij za prevoz hlodovine z afriškega tržišča, ki je neprestano naraščal.

Potem je leto 1967 prineslo novo sueško krizo. Čep-rav se je plovba okrog sveta zaradi tega podaljšala za 26 dni, se je Splošna plovba še vedno vključevala v to linijo ter pridobila še dve ladji, in sicer Postojno (1967) in Portorož (1968). Ti dve ladji sta bili najprej usmerjeni na linijo za Južno Ameriko, potem pa, ko je ta linija bila prepuščena Jugoliniji, preusmerjeni drugam (1968).

Še leta 1967 so bile nekatere starejše, iztrošene ladje, kot Rog in Pohorje, prodane, leta 1969 pa še Naprijed. V španskih ladjedelnicah pa sta bili zgrajeni novi ladji

Litija (1969) in Logatec (1971), ki sta bili vključeni v linijo okrog sveta. Tako se je ladjevje neprestano obnavljalo in pomlajevalo.

Leta 1970 so bile v Rotterdamu kupljene spet tri nove ladje: Brežice, Borovnica in Branik, prodane pa Bled in Bovec. S povečevanjem nosilnosti se je povečala tudi količina prepeljanega tovora. Tega leta so prepeljali že blizu 1.900.000 ton tovora. Leta 1970 so v Ljubljani odprli Simex, poslovno enoto za zastopanje tujih firm. V pomorskem prometu se je ves čas odražala tako politična kot gospodarska kriza v svetu. Leto 1971 je pomenilo ne samo pri nas, ampak tudi v svetu krizo pomorskega prometa, zato je bilo tudi manj dela za SPP. Šele proti koncu leta 1972 se je stanje pričelo izboljševati, zelo pomembni so bili odnosi med ZDA in Kitajsko, med ZDA in Sovjetsko zvezo. Dvignile so se tudi pomorske prevoznine.

Vsekakor je linijska plovba pri SPP bila zelo uspešna, medtem ko s poslovanjem proste plovbe niso bili zadovoljni.<sup>10</sup>

V začetku sedemdesetih let so slovenske ladje prevažale veliko riža, ki sta ga uvažali tako Kitajsko kot Indija. Tudi za 1973 je mogoče reči, da je bilo poslovanje dokaj uspešno na linijah za zahodno Afriko, kjer so prevažali generalne tovore in seveda hlodovino, pa tudi na liniji okrog sveta in v prosti plovbi. Tega leta sta bili kupljeni spet dve novi ladji B. Kraigher in B. Kidrič, prodali pa so Belo krajino. Celotna nosilnost je sedaj dosegla že 242.566 DWT.

Medtem ko leto 1974 ni prineslo bistvenih sprememb, pa so leta 1975 na Japonskem kupili štiri ne popolnoma nove ladje, ki so dobile imena Kočevje, Novo mesto, Nova Gorica in Vrhnika, dogovarjali pa so se tudi o gradnji več ladij tipa Concord 18 prav tako na Japonskem.

Pomemben dogodek leta 1975 je bilo ponovno odprtje Sueškega prekopa za trgovski promet po osmih letih zapore. Sicer pa je sredi sedemdesetih let bilo spet čutiti gospodarsko krizo, ki se je pokazala ob koncu leta 1973 zaradi podražitve nafte in je močno vplivala ne le na države v razvoju, ampak tudi na razvite države. SPP je pričela iskati nove možnosti za izhod iz krize in je tako z ladjo Ljubljana odprla linijo Jadran-Srednja Amerika ter vključila vanjo tudi dežele Mediterana. V Seattlu in San Salvadorju so ustanovili novi predstavništvi.<sup>11</sup>

Pomembno je dejstvo, da je v letih 1976 in 1977 iz japonskih ladjedelnic prišlo kar pet novih ladij: Velenje, Kranj, Maribor, Kamnik in Celje, ki so deloma že bile prilagojene za kontejnerski prevoz. Žal so leta 1978 zaradi požara izgubili ladjo Bočna.<sup>12</sup>

Po splošni krizi v pomorstvu od leta 1973 dalje, je pomorski promet leta 1979 začel ponovno doživljati

10 Informator, št. 2/3, str. 13-14 (25 let SPP).

11 Informator, 1979, št. 2/3, str. 15 (25 let SPP).

12 Informator, 1979 št. 2/3, str. 15 in Informator 1984, izredna številka (30 let SPP), str. 14.

vzpon. Splošna plovba Piran je tedaj na področju Jadran-zahodna Afrika uvedla novo linijo za prevoz kontejnerjev. Poslovala je z najetimi kontejnerji, ker še ni imela lastnih kontejnerskih ladij. Na vseh najetih ladjah pa so bili zaposleni domači pomorščaki.

Leta 1979 so okrepili poslovno sodelovanje z angolskimi državnim ladjarjem Angonave in uvedli med sredozemskimi lukami in zahodnoafriškimi lukami skupno dejavnost (Angomed).

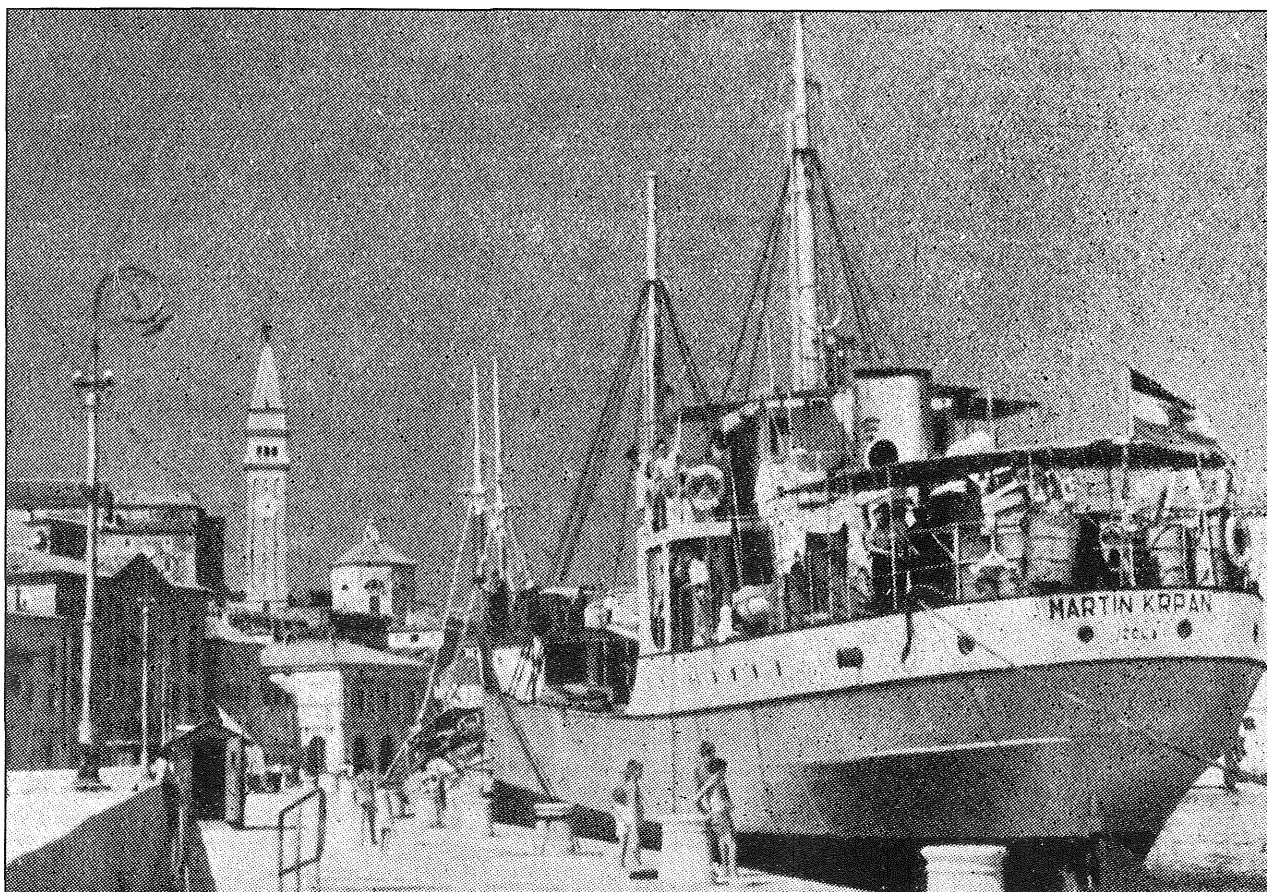
Konjunktura pomorskega prometa se je v letu 1980 nadaljevala. Tedaj je bila kupljena rabljena ladja Bočna in vključena na linijo za Zahodno Afriko. Uspešno je prevažala hlodovino. V skladu s splošnim napredkom je prihajalo do raznih novosti pa tudi do sprememb že obstoječih linij. Februarja 1980 je v sodelovanju s švedskim partnerjem bila vzpostavljena t.i. ferry (trajektna) linija med Koprom in Tartousom v Siriji, ki pa so jo kasneje (1982) zaradi stalnih vojnih napetosti na Bližnjem vzhodu začasno ukinili.

V letu 1980 so linijo okrog sveta zaradi poslabšanja poslovnih rezultatov skrajšali samo na relacijo Japonska-Indija-Japonska.

V letu 1982 so bile prodane zastarele ladje Brežice, Borovnica in Branik, po drugi strani pa so v letih 1981 do 1984 bile kupljene tri rabljene ladje Izola, Rog, Bovec in dve novozgrajeni v Španiji, to sta bili Bled in Bohinj.

Kljub določenemu napredku se je od leta 1982 dalje ponovno kazala krizna situacija glede prevozov, in sicer zaradi nizkih cen prevozov na eni in pomanjkanja tovora na drugi strani.

Potem so leta 1984 prodali še ladji Korotan in Goranko ter izločili iz prometa težje poškodovano ladjo Portorož. Tako je 1984 Splošna plovba skupaj s svojim podjetjem v tujini (Genshipping Corporation) razpolagala že s 26 ladjami dolge plovbe s skupno nosilnostjo 552.386 DWT. V okviru jugoslovanske trgovske mornarice je bila tedaj SPP na četrtem mestu. Leta 1988, do kamor sega naš prikaz razvoja Splošne plovbe, je podjetje imelo 26 ladij s skupno nosilnostjo 601.322 DWT, od tega je bilo 11 ladij z nosilnostjo 318.843 DWT in s 374 zaposlenimi pomorščaki v okviru podjetja Genshipping Co.



*Prva ladja Splošne plovbe, motorna ladja Martin Krpan, Kupljena leta 1954, zgrajena 1910 in prodana leta 1965 (iz: Slovenski pomorski zbornik, Koper 1962)*

## RIASSUNTO

*Dopo la seconda guerra mondiale e soprattutto dopo il 1954, quando cessò di esistere il Territorio libero di Trieste, il traffico marittimo sloveno si sviluppò con successo nell'ambito della Splošna plovba Piran (oggi Splošna plovba). Nell'ambito dell'impresa operarono in un primo tempo anche il cantiere (sino al 1960) e la navigazione costiera (sino al 1958). I trasporti internazionali avevano come meta varie parti del mondo: l'Adriatico e il Mediterraneo, la costa atlantica dell'Europa, l'Africa occidentale, le coste dell'Oceano indiano e del Mar Rosso, il Golfo Persico, l'Asia orientale, l'Oceania, l'America settentrionale, centrale e meridionale. La flotta andò gradualmente aumentando fino a contare nel 1981 30 navi impegnate nel traffico internazionale. Aumentò anche il numero dei dipendenti, che nel 1981 raggiunse il numero massimo di 1.863. Negli anni successivi i dipendenti andarono diminuendo, ma le quantità di merci trasportate continuarono ad aumentare. Le difficoltà riscontrate nelle importazioni di nuove navi portarono nel 1981 alla fondazione di una società straniera da parte della Splošna plovba, che porta il nome di Genshipping Corporation ed ha sede a Monrovia in Liberia. La Splošna plovba risulta essere unico proprietario della compagnia che nel 1989 contava 13 navi per una stazza lorda complessiva di 396.896 tonellate e dava lavoro a 563 marittimi sloveni.*