

Dr. DAVOR SOKOLIĆ
Rijeka

Prometna politika
Stručni rad
UDK:656.62:338.48
Primljeno: 06.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

RIJEČNI PUTNIČKO-TURISTIČKI SAOBRAĆAJ I NJEGOV UTICAJ NA RAZVOJ TURIZMA

SAŽETAK

*U radu se analizira situacija u jugoslavenskom riječnom brodarstvu od svršetka drugog svjetskog rata do danas. Konstatira se nedovoljna briga društva za razvoj putničke riječne flote, dok se s druge strane razvijaju moderni kapaciteti za putničko-turističke linije drugih dunavskih zemalja, prvenstveno SSSR. Pledira se za promjenu sadašnjeg stanja, izgradnju putničke flote na našim plov-
nim putevima i veću brigu države za taj vid prometa.*

1. RAZVOJ PUTNIČKO RIJEČNOG SAOBRAĆAJA U NAŠOJ ZEMLJI POSLIJE DRUGOG SVJETSKOG RATA

Poslije Drugog svjetskog rata od 38 putničkih brodova raznih veličina i pogonske snage, za redovan, mješoviti i lokalni putnički saobraćaj na našim plov-
nim putevima zatečeno je samo 3 putnička broda manje veličine sa ukupno 410 putničkih mjesta a drugi dio je uglavnom bio potopljen na raznim dijelovima Du-
nava u toku povlačenja od strane okupatora ili postavljenih mina. Jedan dio je okupator povukao prema gornjem Dunavu i isti je zatečen u pristaništima gornjeg Dunava (Anglo-američka zona Njemačke).

Bez obzira na probleme sa kojima se suočavalo Državno riječno brodarstvo, sa putničkim brodom "Rijeka" (za vrijeme okupacije "Petar Zrinjski" – koji je bio potopljen više Zemuna zatim osposobljen za plovidbu) otvorena je 27. augusta 1945. redovna putnička linija Beograd–Radujevac. Kako su potrebe na toj liniji bile daleko veće, to je na istoj liniji poslužila i motorna teglenica "Pobeda" (prije rata "Vojvoda") gdje su putnici i roba prevoženi u skladišnom prostoru. Zatim slijedećih godina osposobljavaju se i drugi manji putnički brodovi sve do povratka putničkih brodova iz Anglo-američke zone Njemačke i njihovom osposobljavanju u našim broderskim radionicama za potrebe putničkog saobraćaja.

To doprinosi otvaranju redovitih putničkih linija i to:

- Beograd–Šabac
- Beograd–Novi Sad–Vukovar
- Novi Sad–Bačka Palanka
- Beograd–Veliko Gradište

ali i lokalnih linija gde je u toku rata došlo do rušenja mostova koji su povezivali naše gradove, odnosno Beograda sa Zemunom i Pančevom.

Sve do 1951.g. riječni putnički saobraćaj po broju prevezenih putnika bio je u stalnom usponu. Zatim slijede godine opadanja broja prevezenih putnika i postepenog ukidanja pojedinih putničkih i lokalnih linija uslijed daljeg razvoja cestovnog saobraćaja.

Tako 1953.g. dolazi do ukidanja putničke linije Beograd–Šabac i skraćena putničke linije Beograd–Stara Kanjiža do Starog Slankamena. Istu situaciju imamo na putničkoj liniji Ilok–Vukovar koja je konačno ukinuta.

Godine 1954. održavala se redovna putnička linija Beograd–Prahovo i Beograd–Veliko Gradište, ali sa manjim brojem polazaka u toku nedjelje.

Te godine plovni putnički park smanjuje se za još 4 putnička broda, a među njima je i naš najveći i najluksuzniji putnički brod "Zagreb" (bivši "Aleksandar I"). Brod "Zagreb" je preuređen u brod-restoran u putničkom dijelu beogradskog pristaništa. Te godine napušta putnički saobraćaj i putnički brod "Rijeka" da nastavi svoj plovidbeni put kao pomoćni brod za zagrijavanje nafte i pranje tankova.

Jugoslavenskom riječnom brodarstvu ostaje još jedan od većih putničkih brodova "Beograd" (prije rata "Karadorde") koji poslije generalne opravke preuzima putničku liniju Beograd–Radujevac jer brod "Split" (nekadašnji "Car Nikola") nije bio više u tehničkom stanju da dva puta nedeljno održava pomenutu liniju.

Godine 1955. povučen je iz saobraćaja poslije 99 godina plovidbe putnički brod "Smederevo". Sve to doprinosi da se putničke linije skraćuju ili ukidaju bez obzira na mogućnosti i potrebe stanovništva priobalnog pojasa Dunava.

Ovako kritična situacija doprinijela je da Jugoslavensko rečno brodarstvo prihvati kupovinu 6 hidrobusa koji su građeni u Mađarskoj ali je vrlo brzo došlo do njihovog povlačenja jer nisu odgovarali potrebama putničkog saobraćaja.

Godine 1978. nabavljena su četiri hidrokrilna broda iz Sovjetskog Saveza, tip "Raketa" za prijevoz 48 odnosno 66 putnika (dužine preko svega 26,96 m, širine 5,00 m, dubine gaza od 0,50 do 1,10 m i sa brzinom od 66 km/h, sa pogonskom snagom 800 ks) za prijevoz putnika i turista do Đerdapskog jezera i posjete Hidroenergetskom i plovidbenom sistemu Đerdap I i dalje do Kladova.

Vrlo brzo došlo se do saznanja da se broj putnika posebno turista povećava te je došlo do kupovine većeg hidrokrilnog broda također iz Sovjetskog Saveza, tip "Meteor" za prijevoz 130/150 putnika (dužina 34,40 m, širina 6,0 m, dubine gaza 1,20 m, brzine 78/80 km/h ali sa dva motora x850 Ks).

Zatim dolazi do izgradnje u brodogradilištu "Tito" u Beogradu putničko-turističkog broda tipa katamarana "Đerdap" za duže i kraće plovidbe, ali bez većih rezultata. Brod je korišten jedno vrijeme za kraće plovidbe–šetnje u okolini Beograda, zatim kao brod-restoran i konačno za plovidbu turista na Đerdapskom jezeru.

2. PUTNIČKO-TURISTIČKI SAOBRAĆAJ NA DUNAVU

Danas Dunavom plove 154 putnička broda, raznih veličina i jačina pogonske snage, uglavnom izgrađenih posljednjih godina sa ukupno 33.556 putničkih mjesta. Broj putničkih brodova u odnosu 1985/1975. povećan je za 9,0% iako je 1980.g. moralo doći do povlačenja putničkih brodova koji su građeni prije Prvog svjetskog rata ali uz dobro održavanje mogli su ploviti kao šetno-putnički brodovi posebno oni sa klasičnim bočnim točkovima.

Broj putničkih linija prema podacima Stat. biltena Duvanske komisije iz 1985. god. bilo je 55, od toga na dijelu Dunava podunavskih zemalja 44 kao putničko-turističke i šetne linije, ali i lokalnih linija kao šetne linije u gradovima podunavskih zemalja koji su izašli na obale Dunava.

Pored ovih linija te godine bilo je 10 putničko-turističkih linija na dužim ili kraćim linijama plovodbe, između pojedinih podunavskih zemalja ali i linijama od mjesta Passau (SR Njemačka) do Ismail (Sovjetski Savez).

Neke od podunavskih zemalja imaju dugogodišnju tradiciju razvoja putničkog saobraćaja na Dunavu još od pojave prvog parobroda što je doprinijelo otvaranju sve većeg broja putničkih putničko-mješovitih linija, a što je vrlo interesantno, i postojećim putničkih linija. Pored ovih navedenih dolazi i do otvaranja lokalnih linija koje već tada imaju osnovu današnjih šetnih linija u čemu se ističe Budimpešta.

Svakako da dužine obala podunavskih zemalja imaju utjecaj na razvoj putničkog riječnog saobraćaja. Međutim, u našoj zemlji i pored dužine obala i prirodnih ljepota, posebno u predjelu Berdapa, koji je poznat ne samo u našoj zemlji već i u svijetu, najalost nije ništa urađeno.

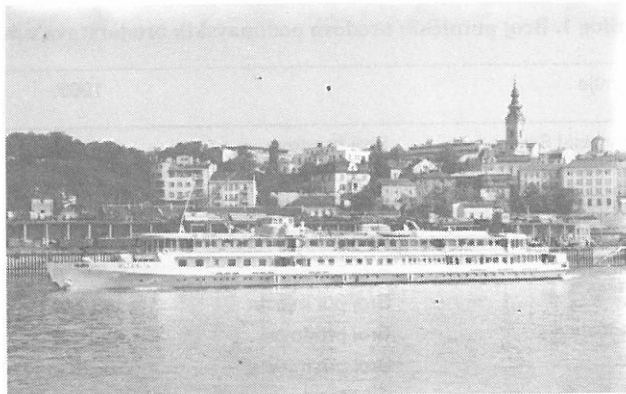
Kao što je rečeno, 1985. g. na Dunavu je plovilo 154 putničkih broda sa ukupno 33.556 putničkih mjesta. Analizirajući taj broj prema pojedinim podunavskim zemljama, najveći broj imalo je rumunjsko brodarstvo i to 36 putničkih brodova sa ukupno 4.964 putničkih mjesta. Riječno brodarstvo Mađarske poznato je po riječno-putničkom turističkom saobraćaju, zatim putničko-šetnom i lokalnom, posebno na području Budimpešte.

Sovjetsko brodarstvo koje je izašlo na obale Dunava poslije Drugog svjetskog rata, izgradilo je veći broj brodova od kojih 20 putničkih brodova sa 2.819 putničkih mjesta i uvrstilo se poslije rumunjskog i mađarskog brodarstva u red podunavskih zemalja koje žele da razvijaju posebno putničko-turistički saobraćaj otvarajući redovne linije sa sigurno najsuvremenijim putničkim brodovima na Dunavu. Zatim slijedi Njemačko brodarstvo sa 18 putničkih brodova i 9.839 putničkih mjesta održavajući šetne linije na području svog dijela Dunava. Konačno slijedi naše brodarstvo sa 16 putničkih brodova i 1.376 putničkih mjesta.

Austrijsko brodarstvo DDSG sa svojim novosagrađenim brodom posebnog izgleda-konstrukcije "Theodor Körner" održava ne samo putničko-turističke linije na svom dijelu Dunava već povremeno i od Beča do Budimpešte, kao i od Budimpešte do Beograda i dalje do Suline (ušća Dunava u Crno more).

Ovo brodersko društvo nije prekinulo tradiciju putničko-turističkog saobraćaja na Dunavu, već je nastavilo dalje izgradnjom najsuvremenijih putničkih brodova pri čemu se ističe putničko-turistički brod "Mozart" koji je 14. juna 1988. g. uplovio u beogradsko putničko pristanište. Vrijedno je napomenuti da je ovaj putnički brod najveći u Evropi i da je izgrađen u riječnom brodogradilištu Deggendorf u SR Njemačkoj.

Brod "Mozart" izgrađen je 1986. god. ali poslije opremanja u upotrebi je od 1987. god. sa slijedećim dimenzijama: dužina



Putničko-turistički brod "Olténija" u beogradskom pristaništu

broda je 120 m, širina 22,8 m, visina 8 m, na pet nivoa – zajedno od potpalube do gornje palube.

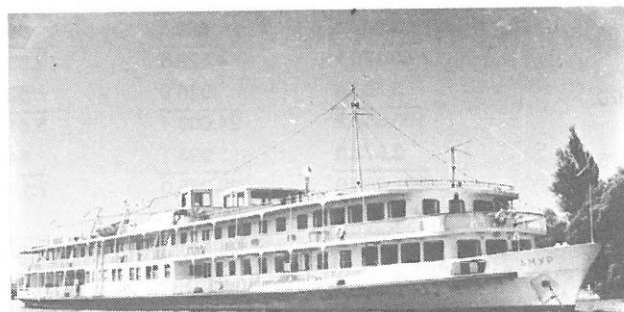
Posada broda sastoji se od 70 članova, sa mogućnošću prijema 239 putnika smještenih u 113 putničkih kabina, koje su opremljene sa klima uređajima, internim telefonima i video rikorderima.

Putnicima se pruža mogućnost korištenja frizerskog salona, termalnog bazena, saune, solarijusa, sale za ples, biblioteke, sale za masažu, sale za kartanje, poslastičarnice, cafe-bar, restorana za ručavanje i drugih potreba.

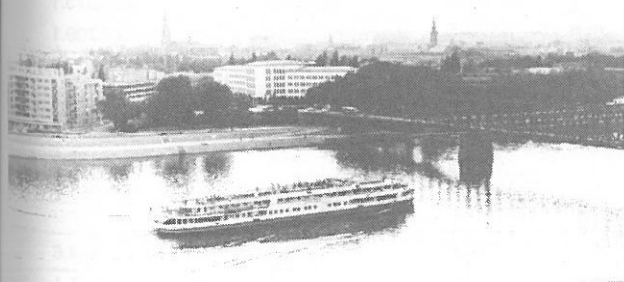
Čehoslovačko brodarstvo pored povremenih putničko-turističkih linija na svom dijelu Dunava, sa svojim brodom "Družba" koji dolazi u red najsuvremenijih putničkih brodova na Dunavu, održava šetno-putničke linije od Bratislave do Beča ali isto tako od Bratislave do Budimpešte i Beograda i šetne linije na njihovom dijelu Dunava.

Rumunjsko riječno brodarstvo, pored redovnih putničkih linija koje se mogu nazvati i putničko-turističke linije, također se pojavljuje kao prevoznik putnika na putničko-turističkoj liniji u međunarodnom saobraćaju sa putničkim brodovima "Carpati" i "Olténija" a isti se mogu uvrstiti u najsuvremenije putničke brodove.

Sovjetsko brodarstvo sa svojim vrlo suvremenim putničkim brodovima kao što su "Volga" i "Dnjepar" te nešto manjim "Dunai" i "Amur", otišli su najdalje u razvoju putničko-turističkog saobraćaja na Dunavu, otvaranjem redovnih putničko-turističkih linija Ismail-Passau (SR Njemačka) sa pristajanjem u svim većim gradovima podunavskih zemalja.



Putnički brod "Amur" sovjetskog brodarstva – SDPG



Putničko-turistički brod "Družba" Čehoslovačka

Prilog 1. Broj putničkih brodova podunavskih brodarstava u vremenu od 1965. do 1985.g.

Zemlja		1965.	1970.	1975.	1980.	1985.	Broj putničkih mjesti po brodu
Sovjetski Savez	Broj brodova	17	15	13	21	20	141
	Broj put mjesta	2.220	2.046	1.747	2.980	2.819	
Rumunija	Broj brodova	25	40	43	44	36	142
	Broj put mjesta	4.749	5.042	5.971	4.628	4.964	
Bugarska	Broj brodova	6	10	13	14	12	138
	Broj put mjesta	3.278	2.956	2.436	1.662	1.655	
Jugoslavija	Broj brodova	4	4	8	10	16	86
	Broj put mjesta	312	308	800	918	1.376	
Mađarska	Broj brodova	42	43	34	38	35	216
	Broj put mjesta	12.285	12.195	10.574	8.958	7.580	
Čehoslovačka	Broj brodova	9	7	6	10	9	164
	Broj put mjesta	1.392	1.094	754	1.193	1.478	
Austrija	Broj brodova	11	12	7	8	8	731
	Broj put mjesta	10.339	8.846	6.075	5.895	5.845	
SR Njemačka	Broj brodova	7	10	15	17	18	435
	Broj put mjesta	829	1.304	3.568	7.021	7.839	
Ukupno:		121	141	139	162	154	
		35.292	33.791	31.184	33.205	33.556	
Jugoslavija % učešće		3,3	2,8	5,7	6,2	10,4	
		0,9	0,9	2,6	2,8	4,1	

Izvor: Statistički bilten Dunavske komisije. Budimpešta 1985. g.

Putnička linija ovog brodarstva omogućuje daljnju plovidbu putnika pomorsko-putničkim brodom "Osetija", izlazak iz kanala Sulina do Crnog mora odnosno do Istanbula i Jalta i obratno.

S održavanjem putničko-turističkih i drugih linija dolazi do porasta broja prevezenih putnika od 35,9% ako bismo usporedili 1985. sa 1965. godinom. Ipak, došlo je do opadanja broja prevezenih putnika na redovnim linijama dok je istovremeno došlo do znatnog povećanja šetno-putničkih linija a posebno lokalnih u većim gradovima podunavskih zemalja. Kod međunarodnog pri-

jevoza putnika došlo je do znatnog povećanja (9,5 puta više), čemu je pridonio međunarodni putničko-turistički saobraćaj na Dunavu.

Nažalost, svi naponi Jugoslavenskog riječnog brodarstva i pored studija i ostalih prijedloga koji su ukazivali na potrebu razvoja putničkog saobraćaja na području Dunava i njegovih pritoka, nisu naišli na razumijevanje kod nadležnih organa. Postoje nade da će naša zemlja konačno ipak shvatiti važnost našeg riječnog putničkog saobraćaja i omogućiti izgradnju putničkih brodova.

Prilog 2. Broj prevezenih putnika na Dunavu od 1965. do 1985.g.

Godina	Linije		Gradski putnički prevoz	Ukupno prevezeno putnika	Broj putnika u međunar. saobr.	Broj prevezenih putnika u 000		
	Redovne	Šetne				Broj ostvarenih PKM		
						Svega prevezenih putnika		
1965.	3.847.6	685.8	350.4	4.883.2	52.3	4.936.1		
	183.170.9	14.629.5	2.537.3	287.498.1	17.150.4	217.498.1		
1970.	3.507.9	926.9	525.0	4.959.8	145.5	5.105.3		
	165.852.2	24.003.4	5.617.9	195.479.5	41.593.6	237.073.1		
1975.	3.873.0	993.1	843.0	5.709.5	473.4	5.709.1		
	201.089.9	26.265.0	7.173.0	234.527.9	79.675.3	234.527.9		
1980.	3.467.6	1.233.3	705.0	5.405.7	690.2	6.182.5		
	178.420.1	30.108.7	6.499.0	215.127.9	9.762.0	314.203.2		
1985.	4.284.6	1.610.2	745.1	6.639.9	498.6	7.138.5		
	169.288.1	37.424.8	5.055.2	211.828.1	82.073.8	293.901.9		
Izvor: Statistički bilten Dunavske komisije. Budimpešta 1985.								
Index	1985	%	111,3	234,8	212,8	135,9	953,3	144,6
	1986		92,4	256,2	199,2	73,6	478,5	135,1

3. ZAKLJUČAK

Na osnovu izloženog može se konstatirati da danas riječno brodarstvo naše zemlje posjeduje nekoliko hidrokrilnih brodova sa kojima uglavnom održava redovnu putničku ili putničko-turističku liniju do Tekije na Đerdapskom jezeru.

Posjete kulturno-historijskim spomenicima na dijelu Dunava-Đerdapske klisure i većeg broja turističkih mjesta na novoj lokaciji postije izgradnje HEP Đerdap I (podizanja nivoa Dunava), danas koriste pojedina brodarstva podunavskih zemalja sa najsvremenijim putničko-turističkim brodovima.

Dok su naša brodarstva tražila rješenja i razumijevanja o potrebi obnove putničkog plovnog parka i izgradnje putničko-turističkih brodova, mnoge podunavske zemlje našle su rješenja ne samo u izgradnji putničko-turističkih brodova za plovidbu na svom dijelu Dunava već i u otvaranju novih linija na cijeloj dužini Dunava.

Tako je austrijsko brodarstvo DDSG sa starom tradicijom razvoja putničkog a zatim putničko-turističkog saobraćaja, pristupilo prvo obnovi putničkih, a zatim i izgradnji novih daleko suvremenijih brodova za plovidbu do mnogih mjesta podunavskih zemalja.

Riječno brodarstvo Sovjetskog Saveza također pristupa i izgradnji suvremenih putničkih brodova (putničko-turističkih) sa kojima održava putničko-turističke linije do pojedinih prijestolnica podunavskih zemalja. Zatim pristupa izgradnji znatno većih putničkih brodova sa kojima održava putničko-turističke linije na cijeloj dužini Dunava od Passau (SR Njemačka) do svojih riječnih luka a zatim prekrcajem turista na morske brodove do Istanbula i Jalte i obratno.

I ostala brodarstva podunavskih zemalja potražila su rješenja u izgradnji putničko-turističkih brodova i otvaranju plovidbe do mnogih mjesta podunavskih zemalja.

Vrijedno je napomenuti da su riječna brodarstva na rijeci Rajni već 1949. god. započela sa obnovom i izgradnjom novih putničko-turističkih brodova sa kojima plove na rijeci Rajni. Može se očekivati plovidba putničkih brodova sa Rajne jednog dana kanalom RMD i doplovljene u rijeku Dunav.

SUMMARY

RIVER PASSENGER/EXCURSIONIST TRANSPORT AND ITS IMPACTS ON TOURIST TRADE I.E. TRAVEL

This paper deals with the situation in the Yugoslav river shipping industry in the post-war period up to the present day. It is claimed that we have been witnessing inadequate care on the part of society for the development of passenger river fleet while at the same time modern fleet capacities have been developed for passenger tourist lines of other Danubian countries, of the USSR in particular. The author pleads for a change of the existing state, building of vessels of passenger fleet for our fluvial navigation, and better care of the state for this transport aspect.

Broj putnika u 1000

stvaranih PKM

Svega

zenih putnika

4.936.1

217.498.1

5.105.3

237.073.1

5.709.1

234.527.9

6.182.5

114.203.2

7.138.5

293.901.9

144,6

135,1