

Antun Ničetić *

ISSN 0469 - 6255
(199 - 224)

“ATLANTSKA PLOVIDBA” DUBROVNIK 1955.-1995.

S posebnim osvrtom na period linijskog poslovanja

U povodu četrdesetgodišnjice osnutka i djelovanja

ATLANTSKA PLOVIDBA “DUBROVNIK” 1955.-1995.

With the special review to the period of liner trade

On the occasion of 40th anniversary of its establishment and activity

UDK 316.324.4:656.6(497.13)

Stručni rad
Professional paper

Sažetak

Dana 15. prosinca 1955. uvršten je prvi parobrod “Banija” nekadašnji “Sveti Vlaho” u flotu “Atlantske plovidbe” Dubrovnik. Tim činom počinje novo razdoblje dubrovačkog brodarstva a prekida se stanka nastala poslije Drugog svjetskog rata. Naime, 19. veljače 1880. u 10 sati u Gradsku luku uplovio je parobrod “Dubrovnik” a taj događaj označava početak dubrovačkog parobrodarstva, čiji kontinuitet nastavlja “Atlantska plovidba”.

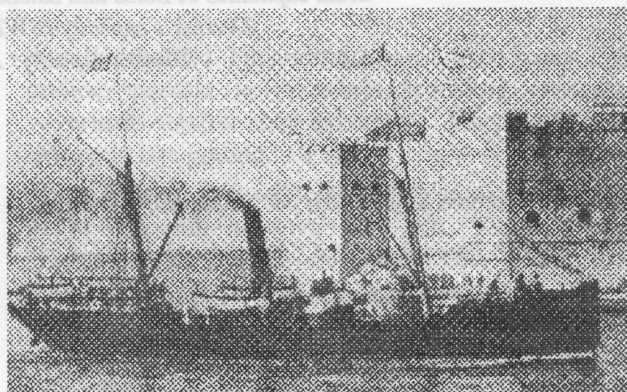
U članku su analizirani rezultati četrdesetgodišnjeg rada i djelovanja “Atlantske plovidbe” od nastanka do danas kroz četiri vremenska razdoblja od deset godina. Osim broja i veličine brodova prati se tehnički i tehnološki razvoj tog u svijetu i u nas poznatog brodarskog poduzeća.

“Atlantska plovidba” je brodar slobodne tramperske plovidbe. Ipak, u svom dosadašnjem radu upošljavala je dio flote i u linijskom brodarstvu. Zato se u članku naročita pozornost daje baš tom minulom razdoblju nastanka, razvoja i prestanka djelovanja linije Jadran-zapadna obala Velike Britanije i Irske. U tom kontinuitetu linije od 1963. do 1987. dat je pregled brodova, njihove tehničke i tehnološke karakteristike, rezultati poslovanja, luke toga linijskog pravca, vrsta i količine prevezenog tereta i drugi parametri poslovanja linije.

UVOD

INTRODUCTION

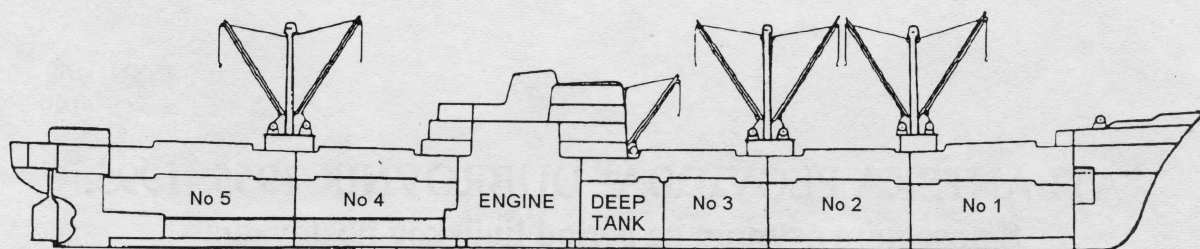
U četrdesetgodišnjem radu tog u nas i u svijetu poznatog brodar slobodne (tramp) plovidbe poduzeće se bavilo i linijskim brodarstvom. Održavalo je oko 24 godine liniju Jadran zapadna obala Velike Britanije i



Slika 1. Parobrod “Dubrovnik” ulazi prvi put u Gradsku luku 1880. godine. S njim ulazi i nova tehnologija. Nastaju korjenite promjene: Gradska luka gubi svoj značaj, brodogradilište u Gružu se zatvara, jedrenjaci i njihovi vlasnici propadaju. Taj mali brod od svega 310 tona nosivosti označio je i početak ponovnog uspona Dubrovnika na moru. Tradicija se nastavlja. Brodovi “Dubrovačke plovidbe”, “Atlantske plovidbe” i drugih dubrovačkih brodovlasnika su dokaz mudrosti, snage i sposobnosti ljudi ovog kraja da opstanu na moru.

Figure 1. Steamship “Dubrovnik” with her new technology entered the City port for the first time in 1880. Thorough changes occurred: lost its importance, shipyard in Gruž was closed, sailing vessels and their owners were brought to naught. That small 310 tons deadweight vessel marked the beginning of Dubrovnik’s revival on the sea. The tradition was continuing. The vessels owned by “Dubrovačka plovidba” and “Atlantska plovidba” and other Dubrovnik’s shipowners are the proof of wisdom, spirit and capabilities of the people in this region to sustain on the sea.

* Dr. Antun Ničetić, kap. d. pl.
dioničar “A.P.” d.d.
Pomorski fakultet
Dubrovnik



Slika 2. M/B "GUNDULIĆ" i M/B "RUĐER BOŠKOVIĆ" *

Brodovi na liniji oko svijeta

Loa=153,37m, B=18,79m, T=9,02m, TPI=57,5.t.

Kapacitet skladišta: žito 664162, bale 600030 Cu.ft.

Samarice 2 x 3 t, 8 x 5 t, 4 x 10 t

Bunker: 1164 t-F.O. & D.O.

Figure 2. Slika 2. M/B "GUNDULIĆ" i M/B "RUĐER BOŠKOVIĆ" *

Loa=153,37m, B=18,79m, T=9,02m, TPI=57,5.t.

Grain capacities of holds and hatches: grain 664162, bale 600030 Cu.ft.

Derrick's capacity (SWL) 2 x 3 t, 8 x 5 t, 4 x 10 t

Bunker capacity: 1164 t-F.O. & D.O.

Tablica 1. Brodovi koji su utrli put "Atlantskoj plovidbi"

Table 1. Pioneer ships of "Atlantska plovidba"

Red. broj	Ime broda	BRT	DWT	God. gradnje	Došao u "A.P."
1.	"BANIJA" ex "Sv. Vlaho"	6001	9832	1928.	15.12. 1955.
2.	"BEOGRAD" ex "Federiko Glavić"	5427	9600	1925.	15.4 1957.
3.	"KORČULA" ex "Senga"	5263	8280	1913.	2. 1956.
4.	"KORENICA" ex "Jurko Topić"	5267	8270	1919.	2. 1956.
5.	"KRAGUJEVAC" ex "Ivan Topić"	5017	8103	1920.	3. 1956.
6.	"LIVNO" ex "Lucijana"	4222	7934	1928.	1. 1956.
7.	"PLITVICE" ex "Dubravka"	3841	6428	1905.	1. 1956.

Izvor: Statistike poduzeća "Atlantska plovidba"
(obradio autor)

Irske i oko pet godina brodovima "Gundulić" i "Ruđer Bošković" sudjeluje u zajedničkoj liniji oko svijeta sa "Splošnom plovidbom" iz Pirana i "Jugoslavenskom oceanskom plovidbom" iz Kotora.¹

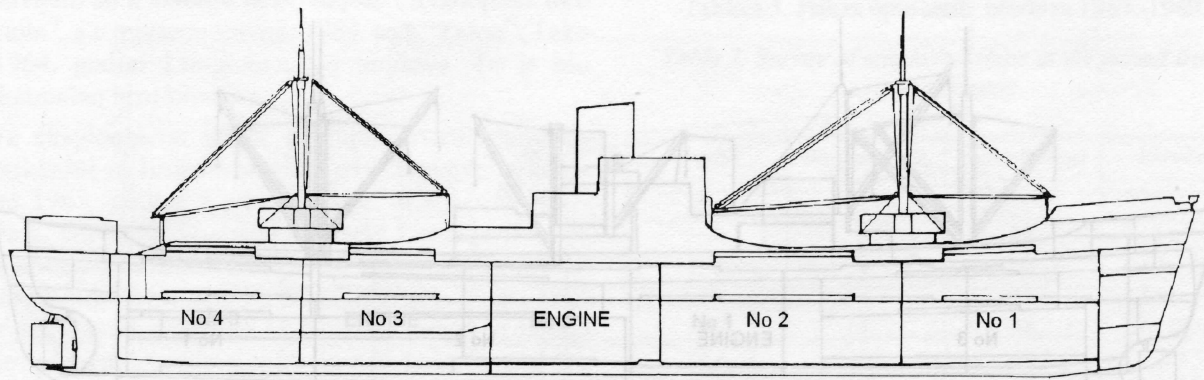
U ovom članku najviše će biti govora o Liniji Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irske a na početku prikazan je nastanak razvoja "Atlantske plovidbe", kroz proteklih četrdeset godina.

Nastanak i razvoj "Atlantske plovidbe" Establishment and Development of "Atlantska plovidba"

Vrlo bitna i najkvalitetnija prekretnica u pomorskom životu dubrovačkog kraja u 19. stoljeću bila je nabavka putničko-teretnog parobroda "Dubrovnik" od 219 BRT, 139 NRT, nosivosti 310 tona i brzine od 9,5 čv.² Taj događaj se dogodio godine 1880. i značio je početak nove ere u našem brodarstvu - ere parobrodarstva i osnivanja "Dubrovačke parobrodarske plovidbe", kojom će Dubrovnik opet zauzeti jedno od prvih i vodećih mjesta u pomorskoj privredi na istočno-jadranskoj obali.

U razdoblju između dva svjetska rata dubrovački privrednici i brodovlasnici uspjeli su gradnjom i kupnjom rabljenih brodova u inozemstvu, te kupnjom dionica brodova u ostalim jugoslavenskim parobrodarskim društvima, najviše kod Jugoslavenskog Lloydja iz Splita, doseći oko 200.000 BRT 1939. godine, što je bilo gotovo polovica trgovačke flote Kraljevine Ju-

* Nastojao sam prikupiti što više podataka o brodovima. Oni su dati u tablicama na kraju članka i ispod slike: Loa (dužina "preko svega"), B(širina), T(gaz) i TPI (tons per inch). Zatim ukupni kapacitet skladišta za žito i bale, te broj i nosivost samarica (SWL). U izvorima postoje manje razlike, u podacima; a za p.b. "Kučište" nema nacrtu. U izvorima nosivost, većini brodova izražena je u long tonama (1016 kg) pa je tako i izražena nosivost u tablicama na kraju članka.



Slika 3. M/B "BITOLA"

Loa = 87,33 m B = 12,86 m T = 5,51 m TPI = 22,8 L.t; Kapacitet skladišta: žito 167215 bale 154344 Cu.ft.; Samarice 8 x 5 t

Figure 3. M/B "BITOLA"

Loa = 87,33 m B = 12,86 m T = 5,51 m TPI = 22,8 L.t; Grain capacities of holds and hatches: grain 167215 bale 154344 Cu.ft.; Derrick's capacity (SWL) 8 x 5 t

goslavije.³ "Dubrovačka plovidba" posjedovala je 24 broda s 52.171 BRT.

Svi brodovi duge plovidbe "Dubrovačke plovidbe" bili su za vrijeme II. svjetskog rata u službi Saveznika. Svi se oni nisu vratili u domovinu, ali oni koji su preostali (devet brodova), poslužili su kao jezgra u stvaranju i izgradnji naše poslijeratne trgovačke mornarice.

U tom kontinuitetu parobrodarstva i dugog lanca pomorske tradicije pojavljuje se i "Atlantska plovidba". Osnovana je sredinom mjeseca prosinca 1955. godine od brodova dobivenih decentralizacijom trgovačke mornarice.

Tako je počela radom "Atlantska plovidba" sa samo sedam brodova s ukupnom nosivošću od 58.447 tona i 35.038 BRT. Prosječna starost brodova iznosila je 35 godina. Bili su tehnički zaostali, na parni pogon (parni stepni stroj), s loženjem na ugljen, i postizavali su brzinu od 6,5 do 8,5 čv.

Od parnjaka na ugljen neki su brodovi rekonstruirani na loženje tekućim gorivom i to "Banija" i "Beograd", pa je porasla ekonomičnost i rentabilnost i vijek trajanja ovih brodova. Parobrod "Beograd" koji je tako rekonstruiran obavljao je plovidbene zadatke još punih 15 godina i doživio "duboku starost" od 45 godina. Dio prostora za smještaj ugljena sada se mogao koristiti za smještaj tereta, a radi bolje kalorične vrijednosti tekućeg goriva povećala se u manjoj mjeri i nosivost. Smanjen je bio boravak u luci radi "bunkeranja" koje je ponekad trajalo i više dana (pr. u Raši odnosno u njenoj luci Bršica), a smanjen je i broj posade zbog smanjenja broja ložača od 9 na 3, a ni tri ugljenara više nisu bila potrebna.

Osim velike želje i radnog elana, modernizaciju i obnovu flote pomogla je konjunktura na svjetskom po-

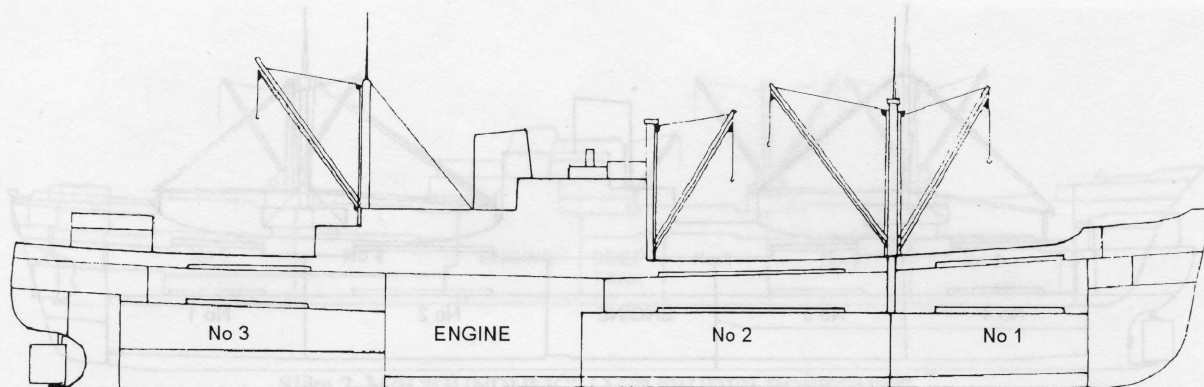
morskom tržištu. Tih godina, a naročito do konca 1956. godine, porasla je potražnja brodskog prostora i vozarinski stavovi zbog zatvaranja Sueskog kanala u listopadu iste godine.

Do povećanja flote dolazi 1957. godine nabavkom dvaju rabljenih brodova i to p/b "Dubrava" (ex, "Egton") i p/b "Gruž" (ex "Indian City"), a do kraja godine pristigla je i prva novogradnja, m/b "Petka" (10.394 dwt), izgrađena u brodogradilištu "Split" u Splitu. Od tada "Atlantska plovidba" počinje sigurni i stalni uspon, povećavajući broj brodova i ostale parametre: nosivost, BRT i dr, te broj pomoraca, što je bilo važno radi zapošljavanja stanovništva dubrovačkog kraja. Dubrovnik je još 1954. nerazvijena općina, a dohodak je bio manji za 40% od prosječnog dohotka u Republici Hrvatskoj, pa je bio dotiran iz republičkog proračuna.

Do kraja prvog desetljeća izgrađeno je u brodogradilištu "Split" u Splitu još pet brodova: "Ruđer Bošković" (13.191 dwt), izgrađen 1959. i "Gundulić" (13.185 dwt), 1960. Druga serija brodova ima veću nosivost "Držić" (15.500 dwt) izgrađen 1961, "Kragujevac" (16.247 dwt) izgrađen 1963, i "Plitvice" (15.750 dwt) 1964.

Osim novogradnji nabavljaju se i rabljeni brodovi i rashoduju se stari. Poslije prvog desetljeća rada "Atlantska plovidba" povećala je svoj plovni park na 20 brodova duge plovidbe sa 181.272 dwt i 121.830 brt i prosječne starosti 17 godina.

Od godine 1962. pripojeni su bili "Atlantskoj plovidbi" brodovi obalne plovidbe "Pomorsko-transportnog poduzeća" Dubrovnik, pa se tada obavlja i obalni prijevoz i razvoz. Ako se uzme ta četiri broda ukupne nosivosti 1.550 t i 1.170 brt, onda je ukupna nosivost "Atlantske plovidbe" u to vrijeme bila 182.822 t i 123.000 brt.



Slika 4. M/B "LAPAD"

Loa = 87,48 m, B = 12,73 m, T = 5,40 m, TPI = 21 L.t; Kapacitet skladišta, žito 171590, bale 157550 Cu.ft.; Samarice 6 x 3 t i 2 x 5 t

Figure 4. M/B "LAPAD"

Loa = 87,48 m, B = 12,73 m, T = 5,40 m, TPI = 21 L.t; Grain capacities of holds and hatches: grain 171590, bale 157550 Cu.ft.; Derrick's capacity (SWL) 6 x 3 t i 2 x 5 t

Usporedi li se to s početnim stanjem brodovlja, zaključit će se da je u desetgodišnjem razdoblju broj brodova i tonaža postala skoro trostruka, dok je prosječna starost brodova smanjena na polovinu. Mijenjala se i brodska tehnologija. Svi brodovi na ugljen prodani su u staro željezo. Mijenjaju se i uvjeti života i rada na brodu.

Drugo desetljeće karakteristično je po gradnji *bulk carrier* nosivosti 24.000 do 30.000 tona, i brodova tipa *freedom* nosivosti nešto preko 16.000 tona, radi zamjene brodova tipa *liberty* i rashodovanih starih trampera. Posljedni p/b "Beograd" rashodovan je 1970. poslije 45 godina plovidbe.

Veći broj brodova tog desetljeća građeno je u španjolskim brodogradilištima zbog povoljnih uvjeta kreditiranja; vlastiti udio 15% i 85% kredita i uz hipotekarnu garanciju. Sagrađeni su *bulk carrieri*: u Cadizu 1971. "Dubrovnik" (24.062 dwt), Bilbaou 1974. "Cvijeta Zuzorić" (26.962 dwt) i "Ruder Bošković" (26.962 dwt).

Brodovi tipa *freedom hispania* (višenamjenski brodovi) sagrađeni su u Sevilli: 1969. "Getaldić" (16.163 dwt) i "Gundulić" (16.157 dwt) a 1973. "Ivo Vojnović" i "Mavro Vetranić" s 16.051 dwt.

U Trstu su sagrađeni brodovi "Baranja" od 26.085 dwt 1967. a 1968. "Banja Luka" od 26.191 dwt.

U brodogradilištu "Split" sagrađena su dva broda "Banija" (28.472 dwt) 1966. i sljedeće godine "Bosanka" (28.472).

U brodogradilištu "Jozo Lozovina - Mosor" Trogir izgrađeni su u 1968. brodovi "Korčula" i "Cavtat" za potrebe Linije.

Ove su novogradnje izgrađene u drugom desetljeću rada. U istom periodu bilo je manje nabavki rabljenih

brodova: "Hercegovina" (11.887 dwt) i "Miho Pracat" (13.264 dwt).

Na kraju drugog desetljeća rada "Atlantska plovidba" je povećala svoj plovni park na 25 brodova sa 336.521 dwt i 208.435 brt, prosječne starosti brodova 6,5 godina, pa tako brodovi duge plovidbe "Atlantske plovidbe" sačinjavaju najmlađu flotu u bivšoj državi.

U trećem desetljeću karakteristična je gradnja *bulk carrier* nosivosti preko 70.000 tona. 1976. godine u brodogradilištu "Sunderland Shipbuilders", Sunderland, izgrađen je m/b "Jadran" (72.887 dwt), brod za rasute terete tipa *panamax*, najveći brod ove vrste na istočnoj obali Jadrana.

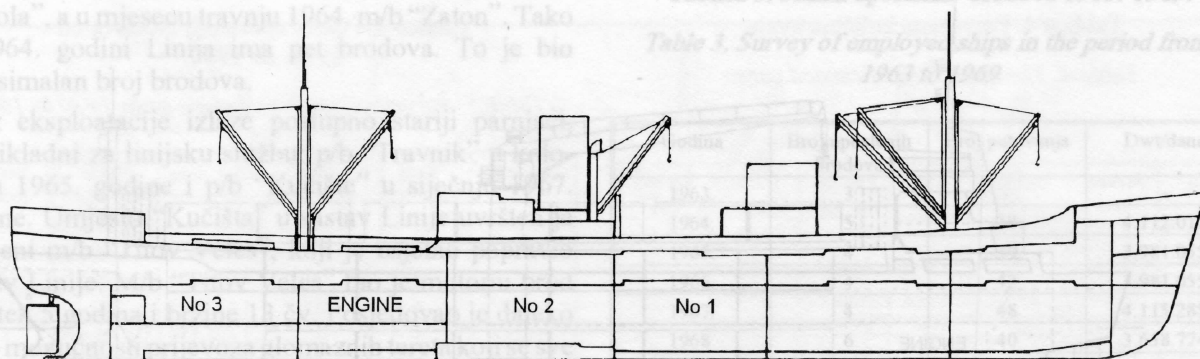
U brodogradilištu "Treći maj", Rijeka, izgrađena su četiri broda tipa *panamax* za prijevoz rasutih tereta i kontejnera (*conbulk carrier*): 1982, brodovi "Cast Caribou" i "Cast Polarbear" od 70.947 dwt te 1984, "Pelješac" (71.229 dwt) i "Konavle" (71.242 dwt).

U istom brodogradilištu izgrađena je 1977. godine "Hercegovina" (30.880 dwt), brod za rasute terete, prvi brod "Atlantske plovidbe" izgrađen poslije deset godina u našem brodogradilištu a na osnovi "Piranskog sporazuma". Ovo je bio i prvi brod "Atlantske plovidbe" s potpunom automatizacijom strojarne.

U ovom razdoblju 1983. izgrađen je još i "Mljet" (29.700 dwt) u "Brodogradilištu Split" u Splitu, brod za prijevoz rasutih tereta i kontejnera (*conbulk*).

Godine 1980. osnovana je Služba teških tereta - "Atlant Heavy Lift", čiji je trend razvoja u stalnom usponu i krajem 1985. godine imala je 5 brodova ukupno nosivosti 11.380 tona i kapaciteta dizalica od 150-350 tona.

Dana 15.12.1985. "Atlantska plovidba" ima flotu od 25 brodova duge plovidbe ukupne nosivosti 704.100



Slika 5. M/B "ZATON"

Loa = 92,46 m; B = 12,80 m; T = 5,85 m; TPI = 22 Lt.; Kapacitet skladišta: žito 175630, bale 158150 Cu.ft. Samarice 10 x 5 t; Bunker: 513 t

Figure 5. M/B "ZATON"

Loa = 92,46 m; B = 12,80 m; T = 5,85 m; TPI = 22 Lt.; Grain capacities of holds and hatches : grain 175630, bale 158150 Cu.ft., Derrick's capacity (SWL) 10 x 5 t, Bunker capacity: 1164 t-F.O. & D.O. Derrick's capacity (SWL) 10 x 5 t; Bunker capacity: 513 t

tona i prosječne dobi po brodu od 10,74 godine, a po toni nosivosti 7,63 godine; obalna plovidba broji 5 brodova, sveukupno 30 brodova nosivosti 706.600 t.

Ako se prethodna desetljeća mogu ocjeniti kao vrlo uspješna (povećanje flote novim ili polovnim brodovima i pomlađivanjem flote), moglo bi se suprotno zaključiti za četvrto desetljeće. U tom se razdoblju flota smanjila od 25 na 19 brodova. Iz flote je izašlo 13 brodova, a u njen sastav uvršteno je sedam brodova; dvije novogradnje i pet rabljenih brodova.

Na početku četvrtog desetljeća 1986. izvršene su dvije primopredaje novogradnja u brodogradilištu Campella u Rotterdamu m/b "Gruž", a u listopadu, u brodogradilištu "3 MAJ" u Rijeci, m/b "Petka". Osim novogradnji nabavljeno je pet rabljenih brodova: "Favorita", "Dubrovnik", "Slano", "Sveti Vlaho" i "Imperial".

Rashodovani su brodovi: "Banja Luka" i "Dubrovnik" (1986.), "Banija", "Slano", "Jahorina" i "Molunat" (1987.), "Gundulić" (1988.), "Bosanka", "Ston" i "Getaldić" (1989.), "Kutina" (1990.), "Mavro Vetrančić" (1991.) i "Ivo Vojnović" (1992.).

Budući da su novonabavljeni brodovi veće tonaže nego oni rashodovani, ukupna nosivost flote se povećala: 1985. godine sa 704.100 t na 734.925 t (na dan 15. prosinca 1995.) što čini povećanje od 4%. Ovo povećanje je beznačajno ako se usporedi s rastom flote u prethodnim vremenskim razdobljima. U trećem desetljeću nosivost flote iznosila je 336.521 t, a narasla je na 704.100 t odnosno povećanje iznosi 109%, pa bi se moglo reći da je u tom desetljeću udvostručena nosivost flote.

Starost brodova je znatno povećana i danas (15.12.1995.) iznosi 14,28 godina starosti po brodu dok je starost po nosivosti 13,21 godina. Ako se ovi

podaci usporede sa prethodna dva desetljeća kad je 1975. prosječna starost iznosila 6,5 godina (najmlađa flota u tadašnjoj državi), a 1985. prosječna dob po brodu je 10,74 godine, po toni nosivosti 7,63 godine, tada se može zaključiti da je današnja struktura flote "Atlantske plovidbe" dosta nepovoljna.

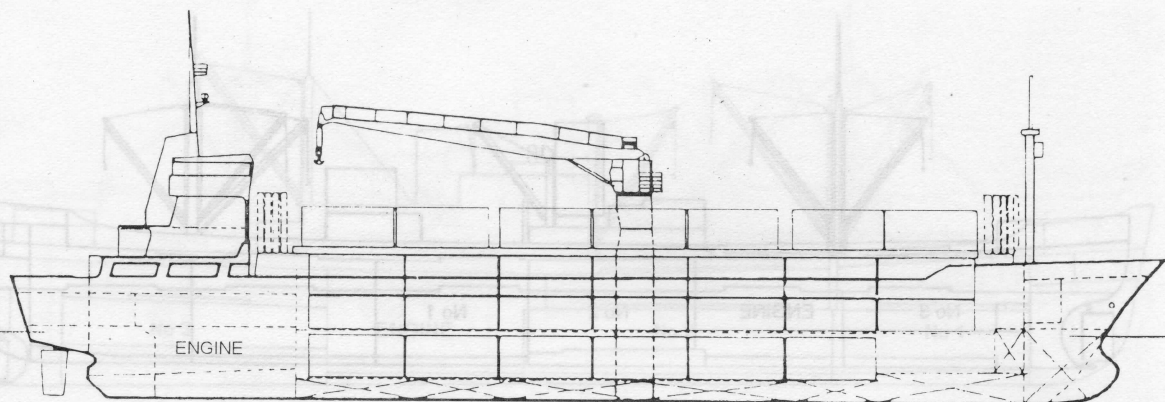
Napretkom brodograđevne tehnike i tehnologije kao i elektronike došlo je do smanjenja broja posade na brodu. Podsjetimo se da su parobrodi s loženjem na ugljen imali 45 članova posade (uračunata su dva kadeta i dva asistenta te mladić palube). Prelaskom parobroda s loženjem na lož ulje smanjena je posada za 6 ložača i dva ugljenara dok je treći ugljenar postao "čistač stroja" i iznosila je 37 članova. Prvi motorni brod "Petka" brod je bez ložača.

Uvođenjem cjelovite automatizacije u strojnici i uređajem za automatsku dojavu kvarova smanjuje se posada za tri mazača, vođu stroja ali i smanjuje se broj članova "bijelog osoblja".

Prvi brod s žiroskompasom i autopilotom bio je "Gruž" (1957.) a iste godine je u flotu uvršten p.b. "Dubrava", a to je bio prvi brod s radarom.

Od novogradnja "Gundulić" i "Ruđer Bošković" dolazi se do boljih rješenja zatvaranja grotala i postupno nestaju drveni pokrovi. Od tada dolazi i do naglog razvoja elektroničkih navigacijskih sustava. Sve te novine dovele su do smanjenja posade. Tako danas brodovi tipa *panamax* nosivosti oko 72.000 t (npr. "Pelješac" i "Konavle") plove sa samo 25 članova posade dok je šesdesetih godina p/b "Livno", brod devet puta manje nosivosti, plovio s gotovo dvostruko većim brojem posade (45).

Najmanji broj posade je 12 ljudi na brodovima za prijevoz teških tereta "Plitvice" i "Kupari". Na tim brodovima nema radio časnika.



Slika 6. M/B "SLANO"

Loa = 74,70 m, B = 13,00 m, T = 4,25 m; Kapacitet skladišta: žito 142987, bale 137477 Cu.ft, TEU = 96; Dizalica 1 x 40 t; Bunker: 112 t dnevna potrošnja 5 t

Figure 6. M/B "SLANO"

Loa = 74,70 m, B = 13,00 m, T = 4,25 m; Grain capacities of holds and hatches: grain 142987, bale 137477 Cu.ft, TEU = 96; crane 1 x 40 t; Bunker capacity: 112 t; Consumption: 5 t

Linijsko brodarstvo "Atlantske plovidbe" Dubrovnik

"Atlantska plovidba" Liner Shipping

"Atlantska plovidba" od 12. kolovoza 1961. sudjeluje brodovima "Gundulić" i "Ruder Bošković" u liniji oko svijeta, koja na svjetskom pomorskom tržištu djeluje pod imenom "Ujedinjena jugoslavenska linija". U toj liniji su još i "Splošna plovidba", Piran (m/b "Piran", m/b "Goranka" i m/b "Korotan") i "Jugoslavenska oceanska plovidba", Kotor (m/b "Metohija" i m/b "Šumadija", zamjenjena 1965. sa m/b "Kapetan Martinović"). Komercijalne poslove vodi "Splošna plovidba" a druga dva brodarstva u liniji administrativne poslove svojih brodova. Odnos među strankama regulirani su Ugovorom o poslovno-tehničkoj suradnji. Iz linije brodovi "Atlantske plovidbe" izlaze tijekom 1966. Uzrok izlaska "Atlantske" iz linije brodova vjerojatno je bilo dominantna uloga, a time i povlašteni položaj "Splošne plovidbe".

Linija je polazila iz Rijeke svakih 25 dana, a trajanje linijskog pravca oko 6,5 mjeseci. Evo redosljeda uobičajenih luka tog linijskog pravca: Rijeka, Bejrut, Aleksandrija, (Sueski kanal), Aqaba, Port Sudan, Aden, (bunker); luke Indije: Bombay, Cochin, Alleppey, Tuticorin, Madras; luke Indonezije; Belawan, Djakarta, Semarang, Surabaya i Makassar, zatim Hong Kong. Luke Japana: Yokohama, Nagoya, Kobe, Osaka. Luke zapadne obale SAD, San Diego, Long Beach, San Francisco, Oakland, Alameda, Eureka, Longview, Portland, Tacoma, Seattle; Luke Kanade: Vancouver, Port Alice, Port Melon. Na povratku

prema jugu ponovno se pristaje u Long Beach, zatim meksička luka Gauymas (Panama kanal). Luke Italije: Savona, Genova, Venezia i Trst te posljednja odnosno prva luka linijskog pravca Rijeka.

Budući da je "Atlantska plovidba" u dosadašnjem poslovanju samostalno vodila liniju Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irske, u daljnjem će se izlaganju raspravljati od tom linijskom pravcu.

RAZVOJ LINIJE JADRAN ZAPADNA OBALA VELIKE BRITANIJE I IRSKE OD POSTANKA 1963. DO PRESTANKA 1987.

Razvoj u razdoblju od 1963. do 1970. godine

THE DEVELOPMENT OF THE LINE BETWEEN THE ADRIATIC AND THE WEST COAST OF GREAT BRITAIN AND IRELAND FROM ITS ESTABLISHMENT IN 1963 TO ITS DISCONTINUANCE IN 1987

The Development in the Period from 1963 to 1970

Dana 14. veljače 1963. godine "Atlantska plovidba" preuzima od "Mediterranske plovidbe" Korčula vodenje linije Jadran - Zapadna obala Velike Britanije i Irske. (Mediterranska je plovidba 1961. godine otvorila Liniju⁴ brodovima "Janjina" i "Kučište", a u 1962. godine uključuje p/b "Travnik" kupljen od "Atlantske plovidbe"). Preuzimanjem Linije "Atlantska plovidba" je kupila brodove "Kučište" i "Travnik". Za potrebe Linije iste godine

nabavljeni su u svibnju m/b "Lapad", u listopadu m/b "Bitola", a u mjesecu travnju 1964. m/b "Zaton". Tako u 1964. godini Linija ima pet brodova. To je bio maksimalan broj brodova.

Iz eksploatacije izlaze postupno stariji parnjaci, neprikladni za linijsku službu: p/b "Travnik" u kolovozu 1965. godine i p/b "Kučišta" u siječnju 1967. godine. Umjesto "Kučišta" u sastav Linije uvršten je rabljeni m/b "Titov Veles", koji je osjetno popravio sastav Linije. M/b "Titov Veles" bio je motorni brod star tek 5 godina i brzine 13 čv. Posjedovao je daleko veće mogućnosti prijevoza glomaznih tereta koji se sve više pojavljuju na Liniji, naročito zbog uvoza investicijske opreme u bivšu SFRJ.

U 1968. godini dolazi do bitnih promjena u sastavu flote Linije. Prodaju se brodovi "Bitola" i "Zaton", prvi star 21 a drugi 19 godina, a uvrštavaju se novogradnje, u svibnju, m/b "Korčula" i u listopadu, m/b "Cavtat". Ta dva broda (blizanca) izgrađena su u brodogradilištu "Jozo Lozovina - Mosor" u Trogiru. Bili su posebno građeni za potrebe Linije pa je bila poboljšana kvaliteta usluga bržim operacijama ukrcaja - iskrcaja tereta, grotla su bila dosta šira nego na predhodnim brodovima na Liniji, manipulacija tereta jednostavnija i teretni uređaji prikladniji za linijsko poslovanje. Grotla se zatvaraju poklopcima člankaste izvedbe Mac-Gregor sistem što je bila novina za brodove na Liniji.

Brzina brodova je bila 15 čv, mnogo veća od ostalih brodova do tada na Liniji, pa je omogućeno manje zadržavanje brodova u plovidbi a time i skraćanje samog putovanja. Mack-Gregor sistem zatvaranja skladišta, šira grotla i ostale tehničke podobnosti u vezi s ukrcajem - iskrcajem tereta smanjuju vrijeme boravka broda u lukama. Ovakvim brodovima bio je omogućen i solidniji nastup na tržištu i veće povjerenje svih sudionika u linijskom prijevozu.

Tablica 2. Prikaz odnosa vremena u plovidbi i u luci od 1963. do 1969.

Table 2. Survey of relation between time at sea and time at port from 1963 to 1969.

Godina	Dani u plovidbi		Dani u luci		Ukupno dana na put.	Izvan. ekspl.	Ukupno dana
1963.	385	44,4 %	483	55,6%	868	-	868
1964.	655	43,5%	852	56,5%	1.507	216	1.723
1965.	621	45,1%	756	54,9%	1.377	83	1.460
1966.	647	46,5%	743	53,5%	1.380	70	1.460
1967.	702	48,6%	743	51,4%	1.445	10	1.455
1968.	585	46,4%	676	53,6%	1.261	44	1.305
1969.	516	40,5%	758	59,5%	1.274	21	1.295
PROS- JEK:	55%		45%				

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidba" (sastavio i obradio autor)

Tablica 3. Prikaz uposlenih brodova 1963.-1969.

Table 3. Survey of employed ships in the period from 1963 to 1969

Godina	Broj uposlenih brodova	Broj putovanja	Dwt/dana
1963.	3	-	-
1964.	5	38	4.112.012
1965.	4	39	3.981.055
1966.	4	42	3.981.055
1967.	4	48	4.115.285
1968.	6	40	3.658.774
1969.	4	42	3.982.544

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"

(obradio i sastavio autor)

U 1969. godini nabavljen je m/b "Kruševo" i to bi bio posljednji brod kojim Linija zaokružuje, može se reći, prvi dio poslovanja, u kojem su stečena prva iskustva i izmijenjeni svi brodovi koji su startali u Liniji (ili su bili neposredno poslije toga kupljeni) kvalitetnijim brodovima. Organizacijski, Linija se već dobro uhodala. Od 1964. "Atlantska plovidba" ima svoje predstavništvo u Liverpoolu, a kasnije prelazi u London kod bivše Anglo Yugoslav Shipping Co., danas Anglo Adriatic Shipping Agency Limited.

Iz tog prvog perioda evo i nekoliko pokazatelja o poslovanju Linije.

Od ukupnog vremena utrošenog na linijskom putovanju veći dio (55%) brodovi su boravili u luci radi obavljanja trgovačkih operacija ukrcaja-iskrcaja tereta, dok je u plovidbi provedeno 45% vremena. Izvan eksploatacije brodovi su bili zbog raznih popravka, dokovanja, pregleda i havarije. Ovako veliki postotak od ukupnog vremena što ga brod provodi na linijskom putovanju, utrošen u lukama na operacijama ukrcaja-iskrcaja, posljedica je vrlo sporog rada u engleskim lukama i rada u jednoj smjeni bez rada u subotu i nedjelju te čestih štrajkova u talijanskim lukama. Taj odnos je još i lošiji u 1969. godini, kad su brodovi postizali veću brzinu, pa je time još smanjen boravak brodova u plovidbi.

U ovom periodu broj uposlenih brodova varirao je na početku poslovanja Linije i u 1968. godini, dok je u ostalim godinama bio stalan i svodio se na četiri broda. U 1968. godini brodovi "Titov Veles" i "Lapad" bili su uposleni na Liniji čitave godine, dok su ostala četiri broda tj. "Bitola" i "Zaton", koji su prodani tokom godine, a i novogradnje m/b "Korčula" i m/b "Cavtat", bili u sastavu Linije kraće vrijeme.

Iz tablice 4. vidi se stalan rast prevezenog tereta koji je na kraju promatranog perioda skoro utrostručen. Ovaj rast je postignut s istim brojem brodova, uz nešto promijenjenu kvalitetu sredinom promatranog razdoblja. Linija je prosječno zapošljavala četiri broda.

Tablica 4. Prevezene količine tereta

Table 4. The quantities of carried cargo

God.	Prevez. tona	Bazni ind.	Verižni ind.	Prevez. voz. tona	Bazni ind.	Verižni ind.
1963.	39.730	100	-	42.983	100	-
1964.	75.616	190	190	81.287	189	189
1965.	77.232	194	102	83.758	195	103
1966.	81.764	206	106	90.758	211	108
1967.	89.059	224	109	94.615	220	104
1968.	88.057	222	99	95.212	222	101
1969.	110.813	279	126	123.483	287	130
UKUPNO:	562.289			612.096		

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidba"
(obradio i sastavio autor)

Moglo bi se zaključiti da je trend akvizicije tereta bio u stalnom usponu, što je bila posljedica sve bolje organizacije Linije.

Razvoj Linije u razdoblju 1970. do 1980. godine

The Development of the Line in the Period Between 1979 and 1980

Ovo razdoblje počinje vremenom kad je Linija već stasala i zapošljava na samom početku tri broda. Izvan eksploatacije je m/b "Cavtat", jer je početkom 1970. doživio havariju, vatrena stihija uništila je cijelo nadgrađe. Sljedeće četiri godine Linija zapošljava četiri broda do srpnja 1974, kad m/b "Cavtat" doživljava sudar kod Otranta i tone. Taj događaj nije bitno utjecao na rezultat poslovanja jer je m/b "Kruševo" do tada često upošlavan izvan pravca Linije.

Tako Linija nastavlja poslovati s tri broda, ali, uz veću mobilnost i bolje korištenje kapaciteta, uspjelo se zadržati iste ili čak ostvariti bolje rezultate kod nekih pokazatelja u odnosu na 1970. godinu, kad je Linija poslovala također samo s tri broda. Ova konstatacija proizlazi iz tablice 5. Ako se uspoređi umnožak dwt i dana primjećuje se da se raspoloživost kapaciteta nije smanjila proporcionalno s inventarskim kapacitetom nakon 1974. godine, kad se u eksploataciji samo tri broda.

Na početku i na kraju ovog perioda tri su uposlana broda pa je i broj putovanja ostao uglavnom nepromijenjen i iznosio je 45 putovanja. Kad su bila četiri uposlana broda, broj putovanja nije se proporcionalno povećao jer je m/b "Kruševo", kako je već rečeno, često upošlavan izvan pravca Linije.

Tablica 5. Prikaz uposlenih brodova od 1970. do 1980.

Table 5. Survey of employed ships from 1970 to 1980

Godina	Broj uposlenih brodova	Broj putovanja	Dwt ·dana	Indeks baza 1970.	Verižni indeks
1970.	3	45	3.721.477	100	-
1971.	4	55	3.937.095	106	106
1972.	4	55	4.476.532	121	114
1973.	4	52	3.625.259	98	81
1974.	4	53	4.297.524	116	119
1975.	3	45	3.650.016	99	85
1976.	3	46	3.756.982	101	103
1977.	3	46	3.579.440	97	95
1978.	3	46	3.840.875	103	107
1979.	3	45	3.652.764	99	95
1980.	3	45	3.761.072	101	103

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidbe"
(obradio i sastavio autor)

U tablici 6. "Izvan eksploatacije" odnosi se na vrijeme u danima koje su brodovi proveli na popravcima i dokovanju u toku godine.

Ako se uzme prosječni postotak fonda vremena za promatrano razdoblje od 11 godina, onda on iznosi u plovidbi 52,9% i u lukama radi obavljanja trgovačkih operacija ukrcanja-iskrcanja tereta 47,1%. Ovaj odnos je povoljniji od onog do 1970. godine.

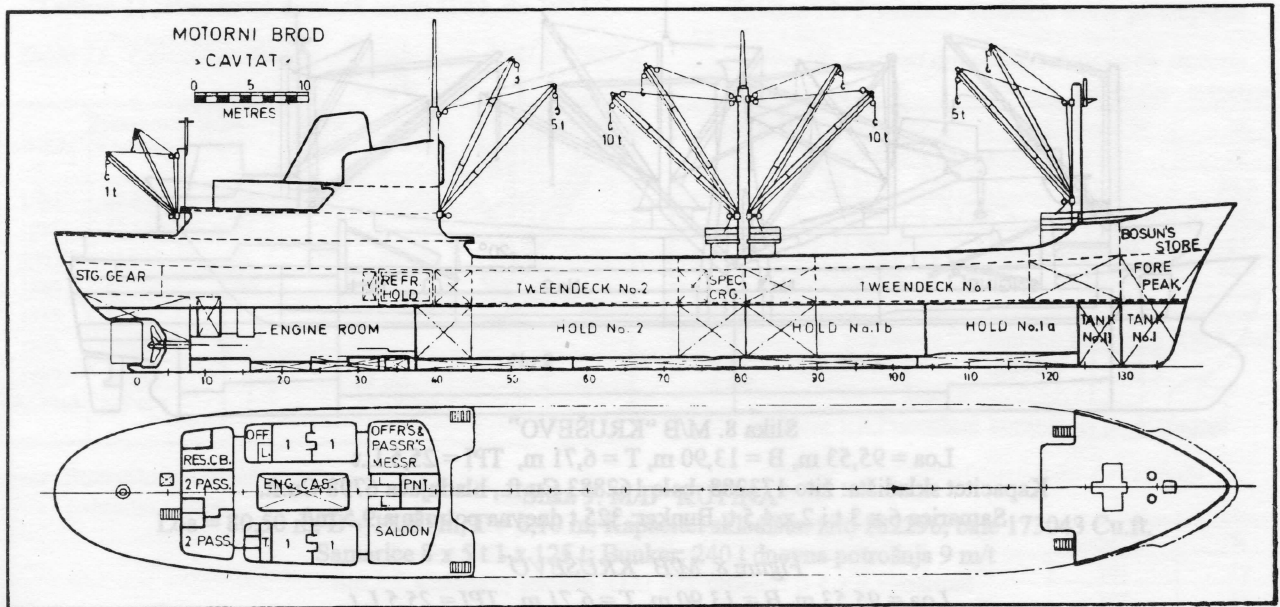
"Najveća ekonomičnost broda zaposlenog u linijskoj službi na nekoj relaciji postizava se, ako vrijeme u stajanju prema vremena u plovidbi, stoji u omjeru

Tablica 6. Prikaz odnosa vremena u plovidbi i u luci od 1970. do 1980.

Table 6. Survey of relation between time at sea and time at port from 1970 to 1980

God.	Dani u plovidbi		Boravak u luci		Ukupno dana na lin. put.	Izvan eksp.	Ukupno dana
1970.	505	46,3%	587	53,7%	1.092	9	1.101
1971.	635	55,5%	509	44,5%	1.144	7	1.151
1972.	674	51,1%	645	48,9%	1.319	31	1.350
1973.	613	55,8%	485	44,2%	1.098	24	1.350
1974.	668	52,6%	601	47,4%	1.269	6	1.122
1975.	564	54,8%	465	45,2%	1.029	45	1.074
1976.	572	54,3%	482	45,7%	1.054	51	1.105
1977.	571	55,1%	466	44,9%	1.037	16	1.053
1978.	574	52,4%	521	47,6%	1.095	31	1.126
1979.	548	51,8%	510	48,2%	1.058	17	1.075
1980.	537	52,6%	484	47,2%	1.021	66	1.087
UKUPNO		52,9%			47,1%		

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidbe"
(obradio i sastavio autor)



Slika 7. M/B "KORČULA"

Loa = 102,09 m, B = 14,79 m, T = 5,66 m, TPI = 27 L.t; Kapacitet skladišta: žito 211303, bale 195282 Cu.ft., hladnjača 2200 Cu.ft; Samarice: 4 x 5 t i 4 x 10 t; Bunker: 179 t F.O. i 83 t D.O. - dnevna potrošnja 10,5 m/t

Slika 8. M/B "CAVTAT"

Loa = 102,09 m, B = 14,80m, T = 5,55 m, TPI = 27 L.t; Kapacitet skladišta: žito 211303, bale 195282 Cu.ft., hladnjača 4379; Samarice 4 x 5 t i 4 x 10 t

Figure 7. M/B "KORČULA"

Loa = 102,09 m, B = 14,79 m, T = 5,66 m, TPI = 27 L.t; Grain capacities of holds and hatches: grain 211303, bale 195282 Cu.ft., colds cstorage 2200 Cu.ft; Derrick's capacity: 4 x 5 t i 4 x 10 t; Bunker capacity: 179 t F.O. i 83 t D.O. - Consumption: 10,5 m/t

Figure 8. M/B "CAVTAT"

Loa = 102,09 m, B = 14,80m, T = 5,55 m, TPI = 27 L.t; Grain capacities of holds and hatches: grain 211303, bale 195282 Cu.ft., cold storage 4379; Derrick's capacity (SWL) 4 x 5 t i 4 x 10 t

Tablica 7. Prevezene količine tereta od 1970. do 1980.

Table 7. The quantities of carried cargo from 1970 to 1980

Godina	Prevezeno u tonama	Indeks baza 1970.	Verizni Indeks	Prevezeno u voz. tonama	Indeks baza 1970.	Verizni Indeks
1970.	84.750	100	-	104.304	100	-
1971.	82.381	97	97	110.383	106	106
1972.	95.454	113	116	105.848	102	96
1973.	89.678	106	94	94.943	91	90
1974.	104.930	124	117	115.242	11	121
1975.	73.744	87	70	77.371	74	67
1976.	83.001	98	113	89.183	86	115
1977.	70.627	83	85	83.321	80	93
1978.	66.631	79	94	72.631	70	87
1979.	68.883	81	103	75.327	72	104
1980.	59.590	70	87	74.440	71	99
UKUPNO:	879.669			1.002.993		

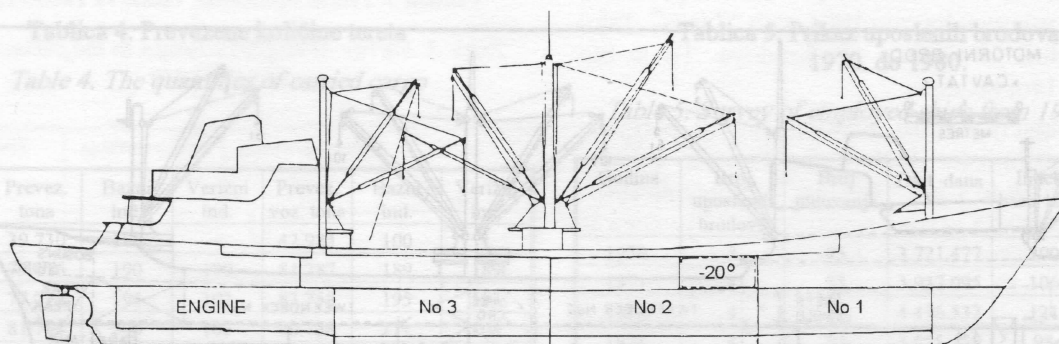
Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe" (obradio autor)

Tablica 8. Godišnje realizacija s dobitkom ili gubitkom

Table 8. Annual sales with profit and loss

Godina	Realizacija u 000 Lstg.	Indeks baza 1970.	Verizni Indeks	Dobitak gubitak(-) u 000 dinara	Dobitak gubitak (-) u US \$
1970.	705	100		-2.678	- 177.350
1971.	1.034	147	147	2.283	133.720
1972.	1.170	167	113	1.716	101.840
1973.	1.403	200	120	- 189	- 12.418
1974.	1.959	279	140	1.025	34.632
1975.	1-621	235	83	- 5.146	- 285.890
1976.	2.152	306	133	- 2.591	- 141.275
1977.	2.762	393	128	13.414	729.022
1978.	2.587	368	94	- 2.818	- 149.894
1979.	3.536	502	137	11.297	585.337
1980.	3.518	499	99	17.313	587-279
UKUPNI DOBITAK				33.626	1.405.003

Izvor: Stati. poduzeća "Atlantske plovidbe" (obradio autor)



Slika 8. M/B "KRUŠEVO"

Loa = 95,53 m, B = 13,90 m, T = 6,71 m, TPI = 25,5 L.t

Kapacitet skladišta: žito 173288 bale 162883 Cu.ft., hladnjača 6798 Cu.ft.

Samarice 6 x 3 t i 2 x 4,5 t; Bunker: 325 t dnevna potrošnja 9,5 m/t

Figure 8. M/B "KRUŠEVO"

Loa = 95,53 m, B = 13,90 m, T = 6,71 m, TPI = 25,5 L.t

Grain capacities of holds and hatches: grain 173288 bale 162883 Cu.ft., cold storage 6798 Cu.ft.

Derrick's capacity (SWL) 6 x 3 t i 2 x 4,5 t; Bunker capacity: 325 t; Consumption: 9,5 m/t

45:55 odnosno u smjeru od 47%:53%".⁵ Ako se ovi parametri usporede sa prikazanim fondom vremena provedenog u stajanju i plovidbi onda se može zaključiti da je taj smjer dosta povoljan za ovaj vremenski period.

Vrste i količine prevezenog tereta

Types and Quantities of Carried Cargo

Smanjenje inventarskog kapaciteta Linije od 1974. godine rezultiralo je smanjenjem količine prevezenog tereta. Ovo smanjenje nije značajno utjecalo na poslovanje Linije, koliko je utjecao jači razvoj kontejnerizacije i prijevoza tereta u kontejnerima sredstvima cestovnog i željezničkog prometa, jer se radi takvog prijevoza na Liniji mijenja struktura tereta. Sve manje je vrijednih tereta koji se prevoze brodom; takvi tereti koriste brži i sigurniji način prijevoza.

Sada se u strukturi tereta uglavnom javljaju u etapi "A" (za Veliku Britaniju) drvo i pamuk, a u etapi "B" (za Jadran) bijeli lim (tin-plates), razna strojna ulja, sintetička vlakna, razna željezna roba i "octel".

Svi ovi tereti, izuzev "octela", male su vrijednosti i postižu se niski vozarinski stavovi.

U ovom razdoblju iz luka bivše Jugoslavije uglavnom su zastupljeni ovi tereti: drvo, drvena galanterija, košare, vuna, ljekovito bilje, voćni sokovi, suhe šljive, vino i neki drugi prehrambeni proizvodi.

Iz Grčke za Veliku Britaniju prevoze se neki prehrambeni proizvodi, suho voće, pamuk, nikal i drugo.

Iz Velike Britanije za bivšu Jugoslaviju i Grčku bili su ovi tereti: bijeli lim, razna strojna ulja, sintetička vlakna, razna željezna roba, osovine i propeleri za brodograđevnu industriju, te razna investicijska oprema za željezare, rafinerije i tvornice umjetnih gnojiva, (kao što su one u Skoplju, Titovom Velesu, Sisku, Kutini i dr).

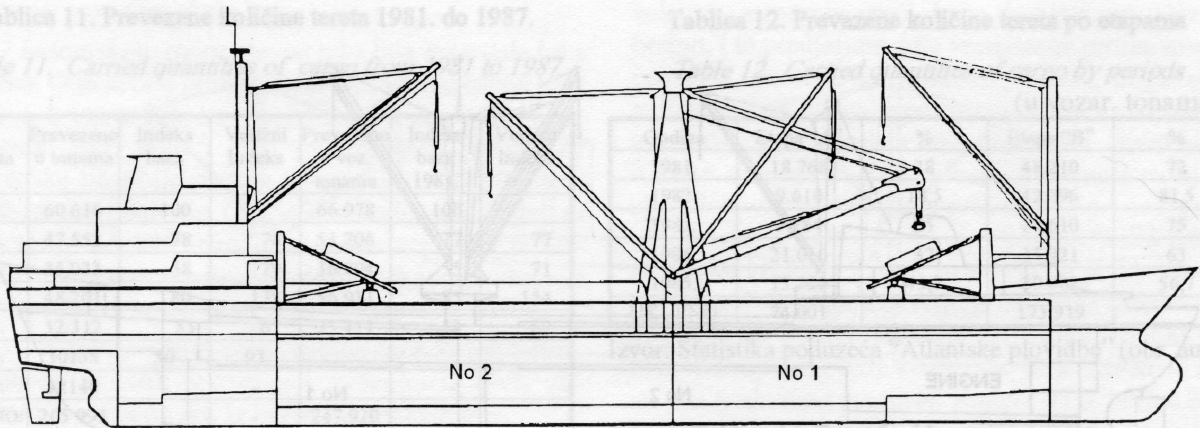
Ekonomski pokazatelji poslovanja

Economic Trade Indicators

Godišnja realizacija stalno se povećavala (kako je prikazano na prethodnoj tablici 8.), izuzevši 1975, 1976. i 1978. godinu, kad je Linija poslovala s gubitkom. Tada nije bila zastupljena ili je bila nedovoljno zastupljena investicijska oprema zbog toga što je uvoz opreme za "INA naftaplin" i Rafineriju Sisak već bio uglavnom završen.

Na manju realizaciju imala je utjecaj i kontejnerizacija tereta jer su vredniji tereti odlazili kontejnerskim brodovima ili željeznicom i sredstvima cestovnog prometa.

Na početku ovog perioda počinju izostajati irske luke koje se orijentiraju na kontejnerizaciju prometa, da bi do kraja ovog perioda bile potpuno isključene iz Linije.



Slika 9. M/B "KUTINA"

Loa = 80,50 m, B = 13,60 m, T = 6,10 m; Kapacitet skladišta: žito 182296, bale 173043 Cu.ft.
Samarice 8 x 5 t 1 x 125 t; Bunker: 240 t dnevna potrošnja 9 m/t

Figure 9. M/B "KUTINA"

Loa = 80,50 m, B = 13,60 m, T = 6,10 m; Grain capacities of holds and hatches 182296, bale 173043 Cu.ft.
Derick's capacity (SWL) 8 x 5 t 1 x 125 t; Bunker capacity: 240 t; Consumption: 9 m/t

Godine 1979. započinje prijevoz opreme za tvornicu umjetnih gnojiva "INA - Kutina", te realizacija dostiže visok porast, najviši u promatranom periodu, pa se može zaključiti da struktura tereta bitno utječe na rezultate poslovanja.

Na povećanje godišnje realizacije i porasta prosječnog vozarinskog stava sigurno je dijelom utjecala i inflacija, kod nas i u svijetu. Porast troškova poslovanja koji su bili u promatranom razdoblju u stalnom usponu, osobito porast cijena nafte od 1973. godine, nastojalo se kompezirati povećanjem vozarinskih stavova.

Ako se promatrano razdoblje od 11 godina uzme kao cjelinu, (iz tablice 8. se vidi da dobitak iznosi 1.404.493 US dolara), može se zaključiti da su rezultati poslovanja za ovaj vremenski period bili pozitivni.

Poslovanje u novim uvjetima kontejnerskog prijevoza robe

Trade Under New Conditions of Container Transport

Kontejneri se na Liniji pojavljuju u prijevozu konvencionalnim brodovima "Korčula", "Kruševo" i "Titov Veles" u 1980. godini. Statistika koja se vodi u poduzeću "Atlantska plovidba" evidentirala je da su brodovi Linije 1980. godine prevezli samo 10 TEU⁶ i to 2 kontejnera od 40 stopa i 6 od 20 stopa.

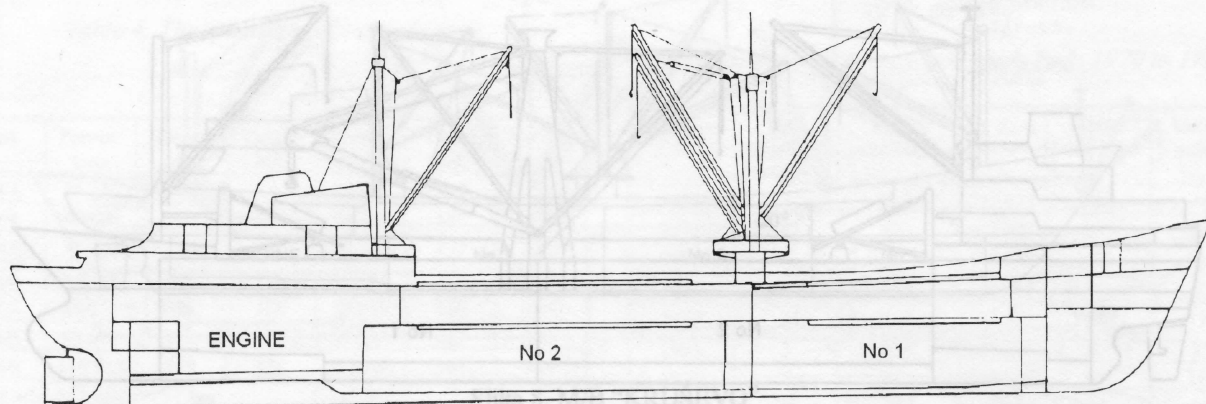
Ako usporedimo početak razvoja kontejnerizacije s ostalim linijskim brodarima, može se zaključiti da je "Atlantska plovidba" počela kasnije od njih prevoziti kontejnere i nabavila svoj prvi kontejnerski brod još mnogo kasnije. Ako se traže uzroci zbog kojih je "Atlantska plovidba" počela kasnije prevoziti kontejnere na svojim brodovima Linije, jedan od njih taj što je pomorski kontejnerski promet započeo prvo na Atlantiku povezivajući visoko razvijene zemlje SAD i Zapadnu Evropu, a nešto poslije obuhvatio je i Mediteran.

Tablica 9. Prosječni vozarinski stav

Table 9. Annual freight

Godina	Vozarinski stav u Lstg.	Indeks baza 1970.	Verižni indeks
1970.	6,75	100	-
1971.	9,37	139	139
1972.	11,05	164	118
1973.	14,78	219	134
1974.	17,00	252	115
1975.	21,35	316	126
1976.	24,13	358	113
1977.	33,16	491	137
1978.	35,61	528	107
1979.	46,94	695	132
1980.	47,27	700	101

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)



Slika 10. M/B "TITOV VELES"

Loa = 85,44 m, B = 13,10 m, T = 6,00 m, TPI = 21 L.t.;

Kapacitet skladišta: žito 150397, bale 142226 Cu.ft.

Samarice 6 x 5 t, Bunker: 252 D.O. dnevna potrošnja 7,5 m/t

Figure 10. M/B "TITOV VELES"

Loa = 85,44 m, B = 13,10 m, T = 6,00 m, TPI = 21 L.t.

Grain capacities of holds and hatches: grain 150397, bale 142226 Cu.ft.

Derick's capacity: 6 x 5 t, Bunker capacity: 252 D.O.; Consumption: 7,5 m/t

Da bi opstala kao linijski brodar na toj relaciji, bivša "Jugolinija" je morala prilagoditi svoju flotu za prijevoz kontejnera. Zato je već 1973. godine uzela u *time charter* zapadnonjemački brod "Ede Sottore" od 7.245 dwt, s 256 TEU. Tim brodom ustanovljena je prva linija jednog našeg brodarara za prijevoz kontejnera na relaciji Jadran - Italija (Genova, Livorno) - istočna obala SAD.

Kontejnerski promet na relaciji Jadran - zapadna obala Velike Britanije i Irske uslijedio je sigurno nešto kasnije. Vjerojatno razlog je i taj što je bilo dovoljno

generalnog tereta neprikladnog za smještaj u kontejnere, kao što je bila investicijska oprema (razni strojevi, željezni profili itd.) za izgradnju rafinerije i postrojenja "INA - naftaplin", "Rafinerija Sisak" i "INA Kutina", te prijevoz bijelog lima iz Swansea za bivšu Jugoslaviju i Grčku.

Općenito se može reći da je i jedan od uzroka manjeg prijevoza kontejnera morem nedovoljna razvijenost željezničkog i cestovnog kontejnerskog prometa u bivšoj Jugoslaviji i još nedovoljna opremljenost luka za taj promet, kao i razvijeni kontejnerski promet iz Velike Britanije za Evropu sredstvima željezničkog i cestovnog prometa.

Tablica 10. Prevezeni kontejneri u razdoblju od 1980. do 1985. godine

Table 10. Carried quantities of cargo from 1981 to 1987

Godine	Kont. jed. TEU	Indeks baza 1981.	Verižni indeks
1980.	10		
1981.	45	100	
1982.	209	464	464
1983.	581	1.291	278
1984.	856	1.902	147
1985.	447	993	52
UKUPNO:	2.146 TEU		

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

Posljednje razdoblje Linije od 1981. do 1987.

The Last Period of the Line from 1981 to 1987

Na početku ovog perioda Linija posluje još s brodovima koji su konvencionalni linijski brodovi. Promjena strukture tereta i pojava sve većeg broja kontejnera na tržištu, uzrokovala je da se analizira postojeće stanje te da se donesu prijedlozi o rashodovanju postojećih konvencionalnih linijskih brodova i o nabavci kontejnerskih ili polukontejnerskih brodova. Ovo nije u potpunosti ostvareno što je imalo za posljedicu ukidanje Linije.

Tablica 11. Prevezene količine tereta 1981. do 1987.

Table 11. Carried quantities of cargo from 1981 to 1987

Godina	Prevezeno u tonama	Indeks baza	Verižni Indeks	Prevezeno u voz. tonama	Indeks baza 1981.	Verižni Indeks
1981.	60.616	100		66.978	100	
1982.	47.552	78	78	51.706	77	77
1983.	35.033	58	79	36.894	55	71
1984.	48.201	80	138	56.931	85	154
1985.	32.312	53	67	35.411	53	62
1986.	30135	50	93			
1987.	12140	-	-			
UKUPNO:	265 993	-	-	247.920		

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidba"
(obradio autor)

Prema iznesenim podacima (tablica 10.) o prijevozu kontejnera na Liniji može se zaključiti da je početak bio vrlo skroman. Trend je pokazivao stalan rast, naročito od 1983. kad je u Liniji uključen kontejnerski brod. Takav trend izražen je i 1984. kad je prevezen najveći broj kontejnera od 856 TEU da bi sljedeće godine taj brod bio skoro za polovicu manji.

U ovom periodu prisutna je tendencija pada prijevoza robe. Ta pojava uzrokovana je smanjenjem inventarskog kapaciteta na samo dva broda (u mjesecu svibnju 1981. prodan m/b "Titov Veles"), te zbog fizičke i tehnološke zastarjelosti ostalih brodova ("Korčula" i "Kruševo") i njihove nedovoljne konkurentske sposobnosti na tržištu prijevoza tereta u kontejnerima.

Trend pada prevezene količine tereta zaustavio se u 1984. kada se javlja i znatno povećanje u odnosu na prethodnu 1983. godinu, (te je godine zabilježen najviši prevezeni teret od osnivanja Linije).

U 1985. dolazi do ponovnog pada prometa robe u odnosu na prethodnu i na sve ostale godine u promatranom periodu. Taj pad prometa količine tereta nastavlja se i u 1986. a pri kraju prvog polugodišta 1987. dolazi do ukidanja Linije.

U odnosu prema količinama tereta po etapama, može se ustanoviti da je veći opseg prijevoza bio na relaciji Velika Britanija - Jadran i Grčka nego obrnuto. Ako se prvu relaciju označi sa "B" a drugu sa "A" dobiva se (tablica 12).

Iz tablice 13 vidi se da je iz pravca Velike Britanije za Jadran i Grčku od ukupno prevezenog tereta išlo oko 70%, a iz Jadrana i Grčke za Veliku Britaniju oko 30%. Povoljniji odnos bio je 1984, 1985. kad je omjer bio oko 40%:60%, a razlog je tome bio u većem prijevozu kontejnera u etapi "A".

Tablica 12. Prevezene količine tereta po etapama

Table 12. Carried quantities of cargo by periods
(u vozar. tonama)

Godina	Etapa "A"	%	Etapa "B"	%
1981.	18.768	28	48.210	72
1982.	9.610	18,5	42.096	81,5
1983.	9.284	25	27.610	75
1984.	21.010	37	35.921	63
1985.	15.329	43,3	20.082	56,7
UKUPNO	74.001		173.919	

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe" (obr. aut.)

Tablica 13. Prevezeni kontejneri po etapama

Table 13. Carried containers by periods

Godina	Etapa "A"	%	Etapa "B"	%
1982.	106	51	103	49
1983.	384	66	197	34
1984.	651	76	205	24
1985.	338	76	109	24
UKUPNO:	1.479	70,6	614	29,4

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

Ako se uspoređi u gornje dvije tablice (tablica 12. i 13.) 1984. godinu, može se zaključiti da je te godine znatno povećan prevezeni teret, što je svakako bila posljedica većeg prijevoza kontejnera u pravcu Velike Britanije.

Tablica 14. Prosječni vozarinski stav

Table 14. Average freight

Godina	Etapa "A"	Indeks baza '81.	Etapa "B"	Indeks baza '81.
1981.	34,95	100	36,20	100
1982.	38,26	109	38,96	108
1983.	34,18	89	35,63	91
1984.	31,52	92	36,36	103
1985.	39,64	126	44,80	122

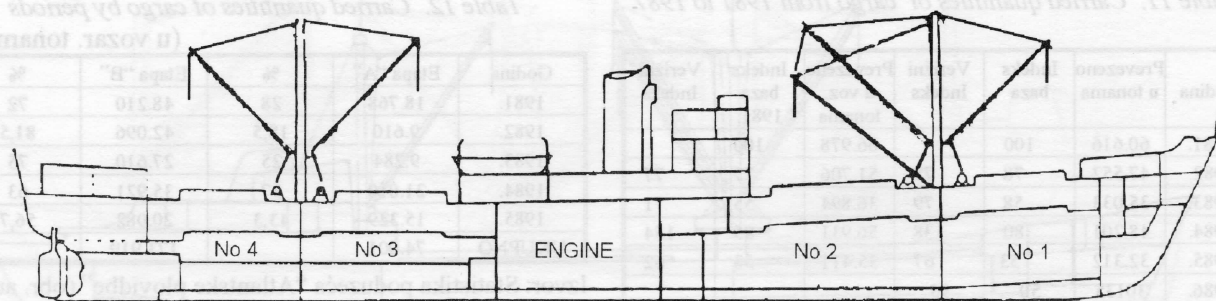
Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

Tablica 15. Učešće brodova u prevezenom teretu

Table 15. Participation of the ships in carried cargo

Ime broda	Prevezeno 1984.	Prevezeno 1985.	Prevezeno 1986.	Prevezeno 1987.
"KORČULA"	7.574	-	-	-
"SCAN GLEN ("Slano")	13.377	13.943	12.376	1500
"KUTINA"	27.250	18.368	17.759	10644
UKUPNO:	48.201	32.312	30.135	12144

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe" (obr. aut.)



Slika 11. P/B "TRAVNIK"
Kapacitet skladišta: žito 122872, bale 115473 Cu.ft.

Figure 11. P/B "TAVNIK"
Grain capacities of holds and hatches: grain 122872, bale 115473 Cu.ft

Prosječni vozarinski stavovi u 1985. godini su znatno povećani (tablica 14.); ipak rezultati poslovanja su negativni s obzirom da je u toj godini došlo do znatnog smanjenja ukupno prevezenog tereta.

Ako se analizira udio pojedinih brodova u ukupnom prijevozu tereta na Liniji u 1984. do 1985. i izvrši usporedba, dobit će se sljedeće:

M/b "Korčula" prodan je 9. travnja 1984., a zamijenio je m/b "Kutina", M/b "Scan Glen" koji se u 1985. vodi pod imenom "Slano" i m/b "Kutina" od tog vremena održavaju Liniju. M/b "Slano" imao je izvjesno malo povećanje u odnosu prema prethodnoj godini s indeksom 104, dok je m/b "Kutina" prevezla mnogo manje nego prethodne godine, iako tada nije bila cijelu godinu u Liniji.

U 1984. bilo je ukupno 94 pristajanja u raznim lukama radi trgovačkih operacija, a obavljeno je ukupno 31 putovanja, a u 1985. bilo je 91 pristajanja uz manji broj putovanja, ukupno 28. To je imalo negativan utjecaj na poslovanje.

Tablica 16. Dani u plovidbi i dani u stajanju

Table 16. Days at sea and days at port

	Godina 1984.	%	Godina 1985.	%	Godina 1986.	%
Dani u plovidbi:	463	64	421	59	362	54
Boravak u lukama:	261	36	292	41	309	46
Ukupno dana:	724		713		671	
Izvan eksploatacije:	67	8,5	23	3	59	8
UKUPNO RASPOLOŽIVI DANI:	791		736		730	

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

Odnos utrošenog vremena u lukama i onog u plovidbi izgleda kako slijedi:

Vrijeme koje su brodovi proveli "Izvan eksploatacije" odnosi se na vrijeme provedeno u raznim popravcima i dokovanju.

Ako se uspoređi broj dana u plovidbi s boravkom broda u lukama radi trgovačkih operacija, može se zaključiti da je taj odnos nepovoljniji u 1986. Ako postotak boravka broda u lukama usporedimo s nekim standardnim omjerima, moglo bi se zaključiti da su ti omjeri donekle povoljni.

U tablici 16. radi se o kontejnerskim brodovima i taj omjer boravka brodova u lukama je 36 i 41. Za konvencionalni brod taj omjer je "47% a za kontejnerski 32%",⁷ što bi se moglo reći da je u skladu s normama za tu vrstu brodova. Ako se broj od 292 dana, vrijeme koje su brodovi proveli u lukama za obavljanje trgovačkih operacija, podjeli, dobit će se da je u svakoj luci brod boravi 3,2 dana što je svakako dosta vremena kad se zna da su to manji linijski brodovi koji su u lukama izvršili iskrcaj-ukrcaj manjih količina tereta. Tako je u 1985. ukrcano-iskrcano 32.312 tona raznog tereta, što bi po danu iznosilo 110,6 tona, a to je svakako dosta niska dnevna norma. Ovdje se radi i o nepotrebnom gubljenju vremena u lukama kao što je i boravak brodova u lukama za vrijeme vikenda.

Pravac (ruta) Linije i trajanje putovanja Line Course (route) and Duration of Voyage

Brodovi na liniji Jadran - zapadna obala Velike Britanije i Irske, kako se linija zvala na početku svog djelovanja, ulazili su u luke Jadranskog mora, Grčke,

zapadne obale Italije, Portugala, zapadne obale Velike Britanije i istočne obale Irske.

U Jadranskom moru glavna luka bila je i ostala luka Rijeka. Ona je bila polazna luka putovanja; ostale luke ovisno o teretu bile su (poglavito) Ploče, Dubrovnik, Šibenik, Bar, Split i Pula (povremeno). Talijanske jadranske luke bile su Trst i Venecija, a na zapadnoj obali Napulj i Salerno. Ove talijanske luke postupno su izostajale zbog sve manjih količina tereta i zbog povremenih štrajkova (trebalo je dosta čekati na ukrcaj i iskrcaj manjih količina tereta).

U Grčkoj su bile najfrekventnije luke Pirej i Solun. Solun su koristili izvoznici i uvoznici iz bivše Jugoslavije, naročito oni iz bivše SR Makedonije.

U portugalsku luku Lisabon ranije se često vraćalo na povratku iz Velike Britanije i tu se uglavnom krcalo pluto, riblje brašno, kože, nešto ribljih konzervi kao i manje količine drugog tereta.

Luke na zapadnoj obali Velike Britanije bile su Liverpool (koja je bila više godina i dolazna luka), Swansea (radi ukrcaja bijelog lima za bivšu Jugoslaviju i Grčku), a još se vraćalo u Manchester, Glasgow i druge luke na zapadnoj obali Velike Britanije, ovisno o količini tereta.

U Irskoj su se koristile luke Dublin i Corcaigh (Cork) i druge. Ove luke se napuštaju zbog pomanjkanja tereta, odnosno zbog jače kontejnerizacije na tom području, pa više nije bilo dovoljno tereta izvan kontejnera. Upravo zbog toga iz prvobitnog naziva linije "Jadran - zapadna obala Velike Britanije i Irska" izostavljeno je "Irska", pa je tih godina postao uobičajan naziv "Jadran - zapadna obala Velike Britanije".

Pri kraju poslovanja brodovi Linije uglavnom koriste sljedeće luke: Rijeka, Pirej, Swansea i Garston. Kružno putovanje dijeli se u dvije etape: etapa "A" i etapa "B". Etapa "A" obuhvaća polazni smjer od luke Rijeka do Garstona i etapa "B" u dolaznom smjeru luke Garston, Swansea, Pirej, Solun i Rijeka. Ranije se ovaj smjer mijenjao pa je bio Rijeka, Pirej, Solun, Swansea, Garston, (Manchester), Rijeka. Luka Garston ima zgodan smještaj na središnjem dijelu zapadne obale Velike Britanije, pa je ta luka postala glavna luka na tom području, s obzirom da je imala i kontejnerski terminal i vez za konvencionalne linijske terete.

Dužina putovanja je iznosila:

u etapi "A" od Rijeke do Garstona 3.050 M
u etapi "B" od Garstona preko Swansea,
Pireja, Soluna do Rijeke 4.040 M

Ukupna dužina jednog kružnog
putovanja: 7.090 M

Za vrijeme plovidbe za luke Pirej i Solun, kao i u povratnom smjeru, koristio se Korintski kanal koji skraćuje putovanje, ali se troškovima pribrajaju i troškovi prolaza kanalom.

S obzirom da u Liniji plove brodovi manje i srednje veličine, a moraju preći dosta dug put, uz skromnu brzinu, i to predjelima gdje vremenske prilike nisu baš povoljne, naročito u zimskom periodu, događalo se ponekad i produženje putovanja zbog zavlacenja ili eventualnog svraćanja u luku zakloništa. Budući da su u Liniji samo dva broda, trebalo je računati na zastoje zbog dokovanja i manjih popravaka. Usprkos svim tim poteškoćama, nastojala se održati uzastopnost odlaska iz Rijeke svakih 25 dana (frekvencija je 14 odlazaka na godinu). Ovakva frekvencija odlazaka iz Rijeke nije povoljna za mnoge tadašnje izvoznike, pa oni traže brža rješenja prijevoza svoje robe željeznicom ili sredstvima cestovnog prometa. Budući da je brzina broda limitirana i u prosjeku iznosi oko 12 čv, jedini brži prijevoz tereta na ovoj relaciji bio bi uključenje još jednog broda u Liniju. Maksimalno je vrijeme trajanja prijevoza tereta u najpovoljnijem slučaju bilo nešto oko 37 dana (12+25 dana), a minimalno oko 12 i više dana.

Bi li smanjenje trajanja prijevoza tereta pridonijelo boljoj akviziciji tereta? Odgovor bi vjerojatno bio potvrđan. Privuklo bi se više uvoznika-izvoznika iz bivše Jugoslavije, onih kojima je stalo da roba što prije stigne na odredište. Trend povećanja tereta sigurno bi rastao, samo bi li bilo dovoljno robe da opravda uvođenje još jednog broda, teško je reći.

Uvođenje još jednog broda u Liniju smanjilo bi za 10 dana maksimalno vrijeme trajanje prijevoza i ono bi bilo oko 25 dana, a minimalno vrijeme oko 12 dana. Frekvencija odlaska s Rijeke bila bi svakih 15 dan, 24 odlaska na godinu.

U godini 1985. na Liniji su bila uposlena dva broda: "Kutina" i "Slano". Oni su ostvarili fond vremena u eksplataciji od 713 dana, a 23 dana su bili izvan eksploatacije: zbog dokovanja broda "Kutina" 15 dana, i 8 dana zbog popravka na m/b "Slano".

Od ukupnog vremena u eksploataciji ostvareno je kako slijedi:

- u plovidbi 421 dan ili 59%

- u lukama 292 dana ili 41%

Ovakav odnos vremena provedenog u plovidbi prema onom u lukama dosta je nepovoljan s obzirom da se radi o specijaliziranim brodovima kontejnerskog odnosno polukontejnerskog tipa. Tijekom godine izvršeno je 14 kružnim putovanja, 28 po etapama. Trajanje jednog kružnog putovanja iznosilo je oko 50 dana, a ulazilo se u prosjeku u 7 luka (ostvareno je 99 ticanja luka radi trgovačkih operacija).

O nekim troškovima pomorskog prijevoznog procesa brodova na Liniji

On Some Expenses of the Transport Process on the Line

U svim privrednim djelatnostima, pa tako i u morskom brodarstvu odnos utrošenog ili žrtvovanog

Tablica 17. Dnevni troškovi broda u 1982. godini

Table 17. Ship's daily expenses in 1982

(u tonama)

Ime broda	Domaća luka	Strana luka	Po moru
"KORČULA"	2.604	2.852	2.983
"KRUŠEVO"	2.577	2.826	2.896
"KUTINA"	2.685	2.854	2.918

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

prema ostvarenom je predmet stalnog uspoređivanja. Troškovi pomorskog prijevoznog procesa nastupaju za vrijeme boravka broda u luci, zbog ukrcaja i iskrcaja tereta, i u plovidbi broda od luke ukrcaja do luke iskrcaja. Troškovi u morskom brodarstvu se dijele kao i u drugim privrednim djelatnostima na fiksne i varijabilne. U ovom članku neće biti šire rasprave o troškovima već će se samo spomenuti oni glavni.

U dnevne troškove broda mogu se uvrstiti oni troškovi koji su proporcionalni s vremenom, a to su fiksni troškovi. Svodenje troškova na dnevne troškove vrlo često se koristi u praksi brodarskih poduzeća. Neki autori nazivaju ove troškove "dnevnom cijenom (zaustavljenog) broda"⁸ što ukazuje na činjenicu da brod i kad ne plovi košta, tj. ovi troškovi su nezavisni o prijevoznom učinku.

Prema obračunu koje je vršila "Atlantska plovidba" dnevni troškovi obuhvaćaju sljedeće stavke: amortizaciju, osiguranje, investicijsko održavanje, kamate na kredite, materijal za popravak i redovno održavanje, izdatak za hranu i piće pomoraca, ostale troškove djeljive po ključu dwt, plaće posade i uprave. Devizni dodatak izražen je u dnevnim troškovima boravka broda u stranoj luci i u plovidbi.

Troškovi goriva izraženi su u troškovima goriva u luci i u plovidbi. U plovidbi su ti troškovi znatno veći što je i razumljivo s obzirom na rad porivnog stroja.

Troškovi linijskog putovanja broda u fazi stajanja su lučki troškovi i troškovi vezani za manipulaciju tereta. To su takvi varijabilni troškovi na koje linijski brodar ne može mnogo utjecati. Ipak, postoje specifičnosti samog broda i brodske posade koja može utjecati u izvjesnoj mjeri na duljinu boravka broda u luci. Uvježbana će posada prije spremi brod za trgovačke operacije iskrcaja-ukrcaja tereta i time skratiti boravak u luci.

Ponekad, zbog manje količine tereta koju mora ukrcati ili iskrcati, brod ostane preko vikenda u luci, a s većom brigom brodske posade moglo bi se to izbjeći.

Brodovi Linije su pristajali u više luka. Bile su obuhvaćene i neke talijanske luke kao Venecija, Messina i Napoli i dr. Zbog čestih štrajkova i male količine tereta, ove su luke kasnije izostavljane.

Tablica 18. Glavne stavke troškova na liniji u 1984. godini

Table 18. Essential items of the line expenses in 1984

Red. broj	Vrste troškova	m/b "Korčula"	m/b "Kutina"
1.	Gorivo i mazivo	% 26,2	% 27,8
2.	Lučki troškovi	12,7	11,2
3.	Troškovi ukrcaja i iskrcaja	31	28,2
4.	Osobni dohoci	13,9	11,1

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

U 1984. godini troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta predstavljaju najveću stavku troškova na linijskom putovanju broda. Da bi se dobila prava slika, usporedit će ih se s ostalim većim troškovima na Liniji.

Iz prikazanih podataka u tablici 18 može se zaključiti da su najveći troškovi linijskog broda učinjeni za vrijeme boravka broda u luci.

Veliki je utjecaj i cijene goriva (nafta), koja je dugi niz godina bila stalna, pa je tako iznosila 1970. godine 1,8 US \$ po barelu. Ovako relativno niska cijena nafte, koja je bila nešto malo viša od ugljena, održala se sve do naftne krize koja je započela u jesen 1972. godine kao posljedica izraelsko egipatskog rata. Dok je na početku te godine cijena nafte po barelu iznosila US \$ 2,29, do konca te iste godine dostigla cijenu od US \$ 11,65 barelu. Cijena teškog goriva u 1970. godini iznosila je 150,00 po toni, a u 1980. iznosila je US \$ 246,00 po toni.

Kvaliteta goriva koje su koristili brodovi na Liniji bila je različita:

- p/b "Kučište" i p/b "Travnik" loživo ulje,
- m/b "Cavtat" i m/b "Korčula" teško gorivo,
- m/b "Bitola", m/b "Lapad", m/b "Titov Veles" i m/b "Zaton" - dizel gorivo,
- m/b "Kruševo", m/b "Kutina" i m/b "Slano" plinsko ulje.

Različite vrste goriva imale su i različite cijene pa su time osjetno utjecale i na razliku u eksploatacijskim troškovima među brodovima u Liniji.

Tehničko-tehnološke karakteristike brodova Linije

Technical and Technological Characteristics of the Ships on the Line

Ako se analiziraju brodovi od početka održavanja Linije, može se zaključiti da su to bili manji i srednji brodovi nosivosti od 1700 (m/b "Slano") do 3750 (m/b "Kruševo"). Do 1987. na Liniji je plovilo jedan-

Tablica 19. Brodovi zaposleni na liniji

Table 19. Ships employed on the line

Red. br.	Ime broda	God. i mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT L/T	Brzina
1.	TRAVNIK ex Orm Jarl	1939. Flensbu rg	1313	624	1725	9,5
2.	KUČIŠTE ex Annik	1940. Tonsbe rg	1381	700	2649	9,5
3.	BITOLA ex Adria	1947. Monfal cone	1651	722	2943	12,0
4.	LAPAD ex Lockwood	1949. Burnt Ist.	1688	767	2390	10,5
5.	ZATON ex Algeria	1946. Goten- burg	1680	824	2943	12,5
6.	TITOV VELES ex Terica	1962. Sevilla	2326	1332	3011	13,0
7.	KORČULA	1968. Trogir	2092	851	3179	15,0
8.	CAVTAT	1968. Trogir	2092	851	3183	15,0
9.	KRUŠEVO ex El Idrisy	1967. Sestao Bil.	2650	1525	3830	14,5
10.	KUTINA ex Super Scan	1972. Busum	1399	923	3510	13,5
11.	SLANO ex Scan Glen	1971. Luzuri- agu	740	479	1673	11,0

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

aest brodova. Prosječna nosivost brodova bila je 2867 tona. Broj uposlenih brodova varirao je od pet brodova 1964. godine, zatim četiri broda do 1974. godine, s izuzetkom 1970. godine, kad je bilo tri broda. Od 1974. do 1981. godine bila su uposlena tri broda, a potom samo dva.

Prema starosnoj strukturi brodova zaposlenih na Liniji, može se ustanoviti da su samo dva broda i to m/b "Cavtat" i m/b "Korčula" građeni upravo za Liniju. Ostali brodovi su bili rabljeni brodovi što se svakako odrazilo na kvalitet Linije i za njezine ekonomske efekte. Brodovi "Travnik" s 24 godine i "Kučište" s 23 godine bili su dva najstarija broda. S njima je 1963. godine Linija započela svoje poslovanje. Bili su parnjaci, (parni stapni stroj s loženjem lož uljem). Zatim dolaze brodovi koji su uključeni u Liniju u već "podmakloj dobi" a to su "Zaton" (18 godina), "Bitola (16 godina) i "Lapad" (s 14 godina starosti). To su bili motorni brodovi, te iako već u podmakloj dobi, bili su tehnološki napredniji od svojih predhodnika. "Mladi" brodovi su bili "Kutina" (7 godina), "Titov Veles" (5 godina) i "Kruševo" (samo 2 godine starosti).

Pri kraju poslovanja Liniju su održavali dva broda: "Slano" i "Kutina". Navedeni brodovi već su se nalazili u "zreloj dobi", pa je trebalo računati i na povećane troškove održavanja i ostale troškove koji uz to idu. K tome, to su bili i nejednako kapacitirani brodovi i različitim brzinama pa će se to odraziti na nejednaku ponudu kao i na redovitost Linije. Brzine brodova bile

Tablica 20. Prosječne brzine brodova na Liniji

Table 20. Average ship speeds on the line

Godina	Broj uposlenih brodova	Prosječna brzina u čv.	Najviša	Najniža
1963.	4	10,4	12,0	9,5
1970.	3	14,3	15,0	13,0
1976.	3	14,3	15,0	13,0
1980.	3	14,2	15,0	13,0
1985.	2	12,3	13,5	11,0

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

su dosta niske: "Slano" 11 čv. i "Kutina" 13,5 čv. S navedenim brzinama brodovi su bili slabe konkurent-ske sposobnosti željezničkom i cestovnom prometu kontejnera.

Ako se analiziraju brzine brodova na Liniji, može se sačiniti tablica 20.

Navedene prosječne brzine dobivene su od maksimalnih brzina pojedinih brodova. Najviše dobivene od najbržeg, a najniže od broda najmanje brzine.

Promjene u strukturi tereta na Liniji dovele su do promjene i u tipovima brodova. Zbog čestih pojava teških i vangabaritnih tereta na Liniji, nabavljen je bio m/b "Kutina". Taj je brod imao dizalicu koja mu omogućavala da ukrcava-iskrcava teret težak 125 tona. Prikladan je bio i za krcanje kontejnera. Mogao je ukrcati 135 kontejnera od 20 stopa i drugi generalni teret izvan kontejnera. M/b "Kutina" je bio prvjenac u novoj službi "Atlantske plovidbe" za prijevoz teških tereta "Atlant heavy lift", danas još uvijek jedine bro-darske kompanije u nas koja se bavi prijevozom teških i vangabaritnih tereta.

Druga se promjena dogodila 1980. godine, kad se počeo javljati na Liniji teret u kontejnerima.

Brodovi koji su u Liniji započeli prevoziti kontejnere bili su "Korčula", "Kruševo" i "Titov Veles". Iz Linije je u 1980. izašao m/b "Kutina", brod jedini osposobljen za ukrcaj kontejnera, jer je prešao u službu prijevoza teških tereta. U mjesecu svibnju 1981. godine rashodovan je m/b "Titov Veles". Prema tome, na Liniji su ostali samo brodovi "Korčula" i "Kruševo", konvencionalni linijski brodovi, koji nisu prikladni za krcanje kontejnera. Zbog toga se na m/b "Kruševo" moglo ukrcati od 22 do 26 kontejnera od 20 stopa, a na m/b "Korčuli" od 20 do 32. Broj ukrcanih kontejnera ovisio je i o ostalom ukrcanom teretu te o njihovoj težini, odnosno o stabilitetu broda. Tako se kod ukrcaja tereta u Velikoj Britaniji moglo ukrcati veći broj kontejnera, jer su se u donje dijelove skladišta krcali teži željezni limovi, uglavnom u luci Swansea. Iz pravca Jadran i Grčke, zbog nedostatka težih tereta,

broj kontejnera je bio ograničen, da se ne bi poremetio stabilitet broda.

Teškoće su još bile i u tome što je na klasičnim brodovima teže osigurati vezivanje kontejnera, a nisu bili ugrađeni ni potrebni ležajevi na dnu skladišta i na palubi u koje bi se kontejneri svojim ojačanim krajevima ukliještili i tako bili sigurniji kod valjanja i posrtanja broda. Zbog toga su se u brodogradilištu "Viktor Lenac" u Rijeci na m/b "Korčuli" postavljala ležišta za kontejnere (container fittings) i sve ostalo potrebno za osiguranje tereta od pomicanja za vrijeme plovidbe.

M/b "Kruševo", osim već spomenutih tehničkih nedostataka oko ukrcaja kontejnera, imao još hendikep svog porivnog stroja koji se koristio kao gorivo plinsko ulje. Brod su pokretala dva motora tipa MAN G 8 V 30-54, svaki od (1.178 kW), a dnevni utrošak goriva u plovidbi bio je 9,5 tona.

Analize su pokazale da je taj brod od uvođenja u Liniju, a naročito poslije 1972. godine, poslovao s gubitkom tj. da su mu troškovi bili viši od vozarine i drugih prihoda. Osim troškova goriva ovaj brod plaćao je i veći iznos lučkih troškova obzirom na veći BRT/NRT. Ako ga se usporedi s m/b "Kutina" (BRT 1.399 i NRT 923), koji je novije tehnologije, građen s dosta nižim NRT-BRT, ali minimalnom razlikom u nosivosti (oko 320 tona), onda je ovaj posljednji imao mnogo niže lučke troškove. Tako za ulazak u luku Swansea radi ukrcaja 2.500 tona tereta "Kutina" je bila jeftinija za oko Lstg. 2.000 od "Kruševa" (BRT 2650 i NRT 1525).

Dodatni problemi "Korčule i "Kruševa" bili su i u tome što su osim malog broja kontejnera koji se mogu na njih kreirati, pa s tim u vezi i malih iznosa dobivenih na ime vozarine za tako prevezene kontejnere, troškovi za ukrcaj i iskrcaj kontejnera, bili povećani jer se ni u jednoj od luka nije koristilo kontejnerskim terminalima na kojima se ukrcaj-iskrcanj kontejnera vrši brže, pa time i jeftinije. U luci Manchester koristilo se klasičnom obalnom dizalicom kapaciteta 30 t, a još je nepovoljnije stanje bilo u Rijeci, Pireju i Solunu, gdje se za ukrcaj-iskrcanj kontejnera upotrebljavala plovna dizalica, što je znatno povećavalo troškove. Iako je Rijeka imala svoj kontejnerski terminal "Brajdica", ipak se i tu ukrcaj-iskrcanj vršio plovnom dizalicom, zbog malog broja kontejnera na brodu.

U ožujku 1983. iz Linije izašlo je "Kruševo", a u srpnju je uzet u *time charter* danski brod "Scan Glen". Do 1985. godine brod je plovio pod tim imenom, a kad su se obavile potrebne radnje oko kuporodaje i plaćanja broda, brod je dobio ime "Slano". Izgrađen je u brodogradilištu u Luzuriagu (Španjolska) 1971. Predstavljao je brod nove tehnologije, za prevoz kontejnera.

Valja odmah upozoriti neke nedostatke broda, koji su za vrijeme eksploatacije doveli do gubitka vremena, a ponekad i do dodatnih troškova, a to su:

- spora i komplicirana manipulacija poklopcima grotala;
- problemi i stabiliteta kod većeg broja ukrcanih kontejnera;
- mala nosivost.

Brod je imao samo jedno grotlo dimenzije 45 - 9,77 m na glavnoj palubi i jedno grotlo na donjoj palubi. Poklopci grotala bili su *Mac-Gregor* pontonskog tipa, 6 komada, a poklopci grotala na donjoj palubi tipa *Flash ponton*, 6 komada.

Poklopci grotla na gornjoj palubi izgubili su svoju funkcionalnost koju su imali na samom početku eksploatacije broda. Tada ih je bilo 11, a dva elektromotora, postavljena jedan na pramčanom a drugi na krmenom dijelu grotla, vukli su ih dijelom prema pramcu a dijelom prema krmi. Ova operacija otvaranja skladišta trajala je vrlo kratko vrijeme. Kad je mehanizam za manipulaciju i brtvljenje poklopaca grotla dotrajavao, izvršena je promjena u sistemu otvaranja-zatvaranja skladišta. Od 11 postojećih poklopaca, spajanjem (zavarivanjem), napravilo se 6 poklopaca s kojima se rukovalo dizalicom kao s ponton - poklopcima. Ovakav sistem rukovanja poklopcima bio je nepraktičan i zahtijevao mnogo vremena što je produžavalo boravak broda u luci.

Brodsko dizalica (MOELVEN DK400 40 B 22MF) smještena je na lijevom boku oko polovine grotla, ugrađena je nakon što je brod kupila "Atlantska plovidba". Služila je za ukrcaj i iskrcaj kontejnera i težih koleta do 40 tona te za manipulaciju poklopcima grotala. Kod rukovanja s koletom od 40 tona dok je brod bio u balastu, pojavljivale su se poteškoće, jer bi se brod nagnuo prema obali za oko 13°, što je moglo uzrokovati oštećenje tereta, prijevoznih sredstava na obali ili obalne dizalice. Da bi se taj nagib smanjio, gornji poklopci bi se iskrcali na obalu i time se povećala metacentarska visina i stabilitet broda; u takvim bi uvjetima nagib broda bio manji i iznosio bi oko 8°.

Iskrcaj poklopaca grotla na obalu rezultiralo je gubitkom vremena od oko 45 minuta do 1 sat, (a ponekad i više) jer se brod poslije iskrcanih poklopaca trebao micati, a zatim po ukrcaju tereta ponovno vraćati na prvotnu poziciju radi preuzimanja poklopaca.

Nosivost broda od oko 1700 tona nije bila dovoljna, naročito ne za potrebe prevoza tereta bijelog lima koji se krcao u luci Swansea za potrebe British Steel Co, a prevezio se u luke Rijeka, Pirej i Solun.

Opća ocjena Linije

General Appreciation of the Line

Osim opisanih teškoća zbog zastarjele tehnologije i nepovoljnog stanja na tržištu postojala je, mišljenja sam, i još jedna a to je (ne)zainteresiranost poduzeća za vođenje Linije. Tome je svakako pridonijelo osni-

Tabela 21. Brodovi Linije u odnosu na ukupan broj brodova i dwt*Table 21. Line ships in relation to the total number of ships and dwt*

God.	Ukupno brod.	Brod. Linije	Odnos %	Ukupni DWT u L.T.	Linija DWT u L.T.	Odnos %
1965.	20	5	25	181.272	19.045	10,5
1975.	20	3	15	324.266	10.020	3,0
1980.	23	3	13	445.571	10.020	2,25
1985.	25	2	8	704.100	5.210	0,74

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantske plovidbe"
(obradio autor)

vanje Odjela za teške terete. Pozitivni uspjesi poslovanja te službe potakli su daljnje nabavke rabljenih brodova za prijevoz teških tereta, te konačno i na gradnju novih.

Predstavništvo Linije koje je od 1964. godine bilo u Liverpoolu, a kasnije u Londonu, u mnogome je pridonjelo akviziciji tereta i rješavanju problema koji se javljaju u lukama Velike Britanije. Predstavništvo biva ukinuto 1980. što je imalo svakako negativne posljedice na daljnji rad Linije.

Ako se pokuša brojčano izraziti odnose brodova na Liniji i brodova u slobodnoj (tramp) službi, ustanoviti će se da se taj odnos u početku stalno mijenjao u korist brodova izvan Linije.

Ova je tabela sastavljena od podataka brodova duge plovidbe; ako se uzme u analizu i brodove obalne plovidbe kojih je krajem 1985. bilo 5 s nosivosti 2.500 tona, to bi odnos brodova na Liniji bio još niži i iznosio bi 6,7%.

Tablica 22. Broj članova posade na Liniji u odnosu na ukupan broj posade cijele flote*Table 22. Number of crew members on the line in relation to the total number of the entire fleet crew members*

Godina	Ukupno zaposlenih	Duga plovidba	Linija	Odnos %
1965.	1.136	869	140	16
1975.	1.095	921	84	9
1980.	1.208	1.015	79	7,8
1985.	1.231	1.032	28	2,7

Izvor: Statistika poduzeća "Atlantska plovidba"
(obradio autor)

Daljni bi zaključak bio da se je odnos broja brodova u slobodnoj plovidbi stalno mijenjao i da je postotak Linije u tom odnosu bivao sve manji (može se i zak-

ljučiti da su brodovi u slobodnoj plovidbi bili sve veće nosivosti).

Ako se analizira broj članova posade na Liniji u odnosu na ukupan broj članova posade duge plovidbe, može se zaključiti da je taj odnos u početnom periodu bio takav da je zastupljenost posade Linije bio znatan.

U tablici 22. dati su ti odnosi. U broju članova posade duge plovidbe sadržana je i rezerva (godišnji odmor, raspored, bolovanje i drugo) dok su podaci za Liniju bez ove rezerve. Ako se uvrsti i ova rezerva onda će se dobiti da je 1965. na Liniji bilo zaposleno 20% od ukupnog osoblja duge plovidbe.

Ako se usporedi 1965. i 1985. zaključit će se da je na Liniji 1985. zaposleno beznačajan broj posade u odnosu na 1965. Prisjetimo se da "Atlantska plovidba" od 12. kolovoza 1961. sudjeluje brodovima "Ruđer Bošković" i "Gundulić" u "liniji oko svijeta" skupa s brodovima "Splošne plovidbe" Piran i "Jugoslavenske oceanske plovidbe" Kotor.

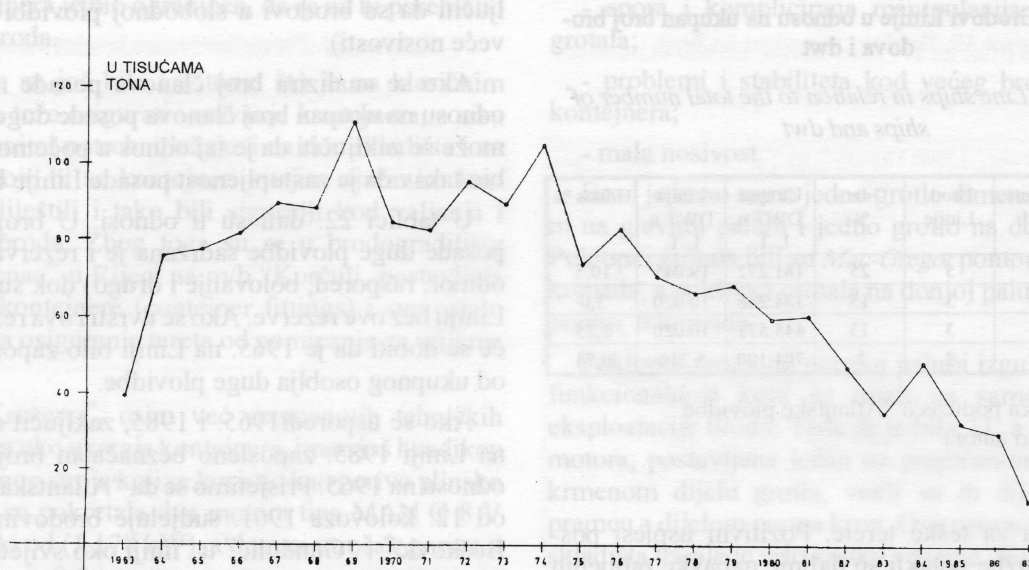
Ako se vrijednost brodova "Gundulić" i "Ruđer Bošković" pribroji brodovima Linije onda će pokazati da je 1965. "Atlantska plovidba" dobar dio svojih brodova i posada zapošljavala u linijskom brodarstvu. Od ukupno 20 brodova duge plovidbe 7 ili 35% plovilo ih je u linijskoj službi ili od ukupno 181.272 L.t. u linijskoj službi je bilo raspoređeno 45.005 L.T. ili 25%. Iste godine je od 869 zaposlenih u dugoj plovidbi bilo oko 30% u linijskoj službi.

Ovi podaci pokazuju da je "Atlantska plovidba" i kod formiranja bila u potpunosti brodar čiji su brodovi bili zaposleni u slobodnom brodarstvu. Isti zaključak bi i danas mogli izvesti. Od 1961. do 1966. u svojoj djelatnosti uključila dobar dio flote u linijsku službu. Od tada pa do 1985. taj trend je u slabom padu da bi na kraju došlo sredinom 1987. do ukidanja Linije.

ZAKLJUČAK

CONCLUSION

Kroz ovaj prikaz nastanka i razvoja "Atlantske plovidbe" uočljiva je težnja njenih radnika da svoju flotu poveća i prilagodi svjetskom tržištu i novim tehnološkim zahtjevima. Poduzeće, koje je započelo sa zastarjelom tehnologijom parobroda s loženjem na ugljen, bez radara i žiro kompasa (7 brodova nosivosti 58.447 t i prosječnom starosti 35 godina), uspjelo je kroz prvih dvadeset godina upornog rada i odricanja pomoraca i uprave poduzeća potpuno uhvatiti korak sa suvremenom tehnologijom (25 brodova nosivosti 336.521 t i prosječnom starosti flotom 6,5 godina). U sljedećem desetljeću nosivost flote se udvostručilo (25 brodova nosivosti 704.100 t prosječne dobi od 10,74 godine po brodu a po toni nosivosti 7,63 godine). Svi su ovi brodovi na motorni pogon, a većina ih ima cjelovitu automatizaciju u strojnici (sa zvučno izoli-



Grafikon 1. Prevezene količine tereta 1963.-1987.
Chart 1. Carried quantities of cargo from 1963 to 1987.

Liniju preuzimlje "Atlantska plovidba" 1963. godine i od tada je količina prevezenog tereta u stalnom je usponu. Godine 1969. bilježi se najveći iznos prevezenog tereta od 110.813 tona, što je u vozarinskim tonama iznosilo 123.483. Od te godine trend prevezenog tereta u čestim je oscilacijama koje imaju znakove napora i pada do 1976. godine. Može se slobodno reći da trend nadalje pokazuje stalan pad osim godine 1984. kad bilježi povećanje od 138% u odnosu na prevezenu količinu iz prethodne godine.

Uzroci ovih oscilacija bile su promjene u strukturi tereta ali i inventarskog kapaciteta brodara i njihove tehničke i tehnološke vrijednosti.

Karakteristični su padovi 1970. i 1975. godine; to su godine kad Linija posluje bez m/b "Cavtata" (1970. je u havariji a 1974. u sudaru je potonuo).

To su godine kad Linija posluje s gubitkom, a osim u tim bilježi se gubitak i u 1973, 1976 i 1978. (tablica 8.) Na ove negativne rezultate imala je svakako utjecaje i naftna kriza iz 1972. godine.

ranom upravljačkom prostorijom, automatikom porivnog postrojenja s uređajima za automatsku dojavu kvara). Pri gradnji strojnih kompleksa, naročito posljednje generacije *bulk carrier*a, postignuta je maksimalna energetska učinkovitost.

Uzlazna linija poslovanja, koja se manifestirala na samom početku djelovanja "Atlantske plovidbe" (15. prosinca 1955.), nastavila je trend sve do kraja 1986. Tad se njen rast zaustavio i započeo silaznim smjerom i to posljednjih godina dosta strmim, tako da je 15. prosinca 1995. broj brodova smanjen od 26 (starost po brodu 10,37, a nosivosti 7,62 godina) na 19, a starost flote povećana je na 14,28 godinu po brodu a 13,21 godina po nosivosti brodova. Trebat će dosta napora i novaca da bi se taj silazni smjer zaustavio i došlo na stanje iz 1986. godine, što će u narednom desetljeću uz najoptimalnije uvjete biti teško ostvariti.

Težište ovog članka bila je linija Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irska, koja je poslovala od 1963. do sredine 1987. Treba naglasiti da je "Atlantska plovidba" u linijskom brodarstvu 1965. upošljavala 7 brodova ili 35% tadašnje flote.

Za liniju Jadran-zapadna obala Velike Britanije i Irska, uz financijske rezultate koji su ponekad bili i

negativni, može se zaključiti da je pozitivno i uspješno poslovala od njenog početka do osamdesetih godina. Šire gledajući, osim pozitivnih ekonomskih rezultata, pozitivno je bilo i to što je terete na tom linijskom pravcu, naročito investicijsku opremu, preveo domaći brodar. Dalje, Linija je pridonjela boljoj obučeniosti posade naročito časničkog kadra za krcanje i rukovanje generalnim teretom, a stečena iskustva su se prenosila na brodove slobodne plovidbe, naročito kasnije na brodove za prijevoz teških tereta. Pomorci "Atlantske plovidbe", koji uglavnom plove na brodovima slobodne plovidbe na duljim putovanjima i bez pristajanja u domaćim lukama, tada su na Liniji bili u mogućnosti da budu na kraćim putovanjima, i pristajanje u najmanje jednoj domaćoj luci i tako budu češće sa svojim obiteljima.

Početak osamdesetih godina Linija nije uspjela ostvariti pozitivne rezultate poslovanja u novim uvjetima kontejnerske transportne tehnologije. Uzroci su sigurno višestruki.

Linija se održavala s dva nejednako kapacitirana broda, što je imalo za posljedicu nejednaku ponudu i neredovitost samih brodova, a to je rezultiralo manje prevezenim teretom. Uz ovo, starosna struktura bro-

dova Linije (nešto preko 12 godina) imala je nepovoljan utjecaj na ukupno njeno poslovanje.

Niska lučka komercijalna norma dokazuje da se u lukama gubilo dosta vremena, vjerojatno zbog ostajanja broda u luci preko vikenda ili čekanja na visoku vodu, zbog spore manipulacije poklopcima skladišta m/b "Slano" i drugog. Ovako dugo stajanje u lukama rezultiralo je povećanim lučkim troškovima.

Na ovom linijskom pravcu postojala je vrlo oštra konkurencija prijevoza između kamiona, željeznice i broda. Na relaciji iz Velike Britanije i zapadne Europe za Italiju i Grčku obavljaju linijski prijevoz strani brodari s modernom tehnologijom, nudeći i sedmodnevni servis. Može se zaključiti da je na ovom tržištu mogao uspješno poslovati samo brodar koji je posjedovao suvremene brodove.

Svi ovi nedostaci, zatim recesija na tržištu brodskog prostora, koja se ogledala u pomanjkanju tereta i u vrlo niskim vozarinama, te razni protekcionizmi, doveli su do ukidanja Linije krajem prvog polugodišta 1987.

BILJEŠKE

REFERENCES

¹ Autor članka plovio je na brodovima "Kučište" i "Cavtat" na liniji Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irske i m/b "Gundulić" na Liniji oko svijeta. Ostali brodovi "Atlantske plovidbe" na kojima je autor plovio: "Gruž" (10319 dwt), "Livno", "Travnik", "Dubrava", "Beograd", "Banija" (28472 dwt), "Plitvice" (15979 dwt) i "Miho Pracat". Najduži boravak na p/b "Dubrava 25 mjeseci i p/b "Gruž" 21 mjesec.

Prilikom ovog značajnog jubileja dubrovačkog brodarstva, pomorcima i upravi poduzeća Atlantske plovidbe srdačne čestitke i puno uspjeha u budućem radu.

² Ovo je bio prvi parobrod odnosno drugi brod imena Dubrovnik. Prije njega to je ime nosio jedrenjak tipa "bark" izgrađen u Gružu 1846. nosivosti 390 t. Od 1880. pa do danas bilo je više brodova koji su nosili ime našeg Grada. Evo njihovog redosljeda:

Treći p/b "Dubrovnik" izgrađen je 1880. u Trstu pod imenom "Ragusa", 142 brt, 1899. dobiva ime Dubrovnik, a 1901. "Dubrovnik-Ragusa".

Četvrti p/b "Dubrovnik" izgrađen je 1892. u Troonu, a te je godine prodan prvi parobrod "Dubrovnik". Vlasnik "Dubrovačke plovidbe". Karakteristike broda su: 479 brt, 229 nrt, parni stroj 650 KS (478 kW), Loa=51,81 m, B=7,62 m, H=3,50 m, 12 članova posade.

Peti p/b "Dubrovnik" izgrađen je 1913. u Howdenu, 4232 brt i nosivosti 7700 t, vlasnik parobrodarsko društvo "Napried".

Šesti "Dubrovnik" izgrađen 1880, 566 brt. Brod su kupili braća Matijević 1924. i dali mu ime "Dubrovnik".

Sedmi "Dubrovnik" bio je putnički brod. Izgrađen je u Montalconeu 1909, 924 brt i 574 nrt. Pod imenom "Dubrovnik" plovio je od 1927. do 1937, vlasništvo "Dubrovačke plovidbe".

Osmi "Dubrovnik" bio je razarač RM Kraljevine Jugoslavije. Izgrađen je 1931. u Glasgowu, istisnina 1850 t (puna 2500 t), turbinski parni pogon od 35304 kW (48000 KS), brzina 37 čv. Naoruzanje: 4 topa 140 cm i 2 od 84 mm, 2 dvoციјевна torpedna aparata od 533 mm, opremljen za polaganje mina.

Deveti p/b "Dubrovnik" izgrađen 1938. u Glasgowu, 5156 brt, 3043 nrt i nosivosti 9200 t, brzina 12 čvorova. ovo je prvi "Dubrovnik" kojeg će se kotlovi ložiti naftom a ne ugljenom. Vlasnik "Dubrovačke plovidbe".

Deseti m/b "Dubrovnik" bio je prvi kojeg je pokretao dizelski motor prvi brod "Atlantske plovidbe" koje nosi ime našeg grada. Izgrađen je 1971. u Cadizu, brt 14714, nrt. 10196 i nosivost 24447 mt, Loa=164,33 m, B=22,72 m, T=10,16 m. Motor: AESA-Sulzer 6 RD68 snage 5882 kW brzina 13,5 čv. Kapacitet bunkera 1100 t teškog i 145 t dizelskog goriva. Dnevna potrošnja 27 mt. Kapacitet skladišta: zito 1182211 cu.ft i bale 1042940 cu.ft. Tone za cm 32,5.

Jedanaesti m/b "Dubrovnik" podaci su na str. 224.

³ Lloyd's Register of Shipping Statistical Tabl. 1982. str. 75

⁴ Linija u značenju Linija Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irske pisat će se uvijek u tekstu velikim slovima.

⁵ RUBINIĆ, I., Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka 1976, str. 451.

⁶ TEU (Twenty feet equivalent unit) Standardna kontejnerska jedinica; duljina 20, širina 8, te visina 8 i 8,5 stopa.

⁷ GLAVAN, B., Linijsko brodarstvo, "Jugolinija" - "O. Keršovani", Rijeka 1981, str. 165.

⁸ LOVRIĆ, J. i OGRESTA, D., Brzina najveće dobiti (ili brzina najmanjeg gubitka), "Naše more", 6/1983, Dubrovnik 1983, str. 223.

⁹ JELINOVIĆ, Z., Ekonomika prometa i pomorstva, "Informator", Zagreb, Zagreb 1983, str. 227.

¹⁰ Tako je 27.III.1986. u brodogradilištu YSSEL VLIER COMBINATIE B.V. u Rotterdamu obavljena primopredaja novogradnje "GRUŽ". Brod je specijaliziran za prijevoz teških i glomaznih tereta s kapacitetom dizalice 2 x 200 tona zajedničkih 400 tona. Ima rampu, mogućnost ukreaja L-O-L-O, RO-RO, Float in - Float out što mu omogućuje mnogostruku namjenu.

LITERATURA

LITERATURE

1. ARSETE, Pero, Razvoj flote Atlantske plovidbe od njenog osnivanja do danas, "Naše more" 6/80, Dubrovnik 1980, str. 238-256.
2. "Atlantska plovidba" Dubrovnik (1955 - 1965), u povodu desetogodišnjice osnutka i djelovanja, Izdavač "Atlantska plovidba" Dubrovnik 1965.
3. Informativni list "Vijesti" poduzeća "Atlantske plovidbe".
4. Izvještaji o poslovanju poduzeća "Atlantske plovidbe" Dubrovnik.

Summary

On December 15, 1955 the first steamship s/s "Banija" (ex "St. Blasius") joined the fleet of "Atlantska plovidba" Dubrovnik. This is how the new period of Dubrovnik shipping started and the interval, arisen after the second world war, was interrupted. In fact, the s/s "Dubrovnik" entered the old city harbour on Februar 19, 1880 at 10 o'clock and this event meant the beginning of Dubrovnik steamshipping which has been continued by "Atlantska plovidba". This article analyzes the results of 40 years long activity of "Atlantska plovidba" from its founding to nowadays through four 10 years periods. In addition to ships number and size the technical and technological development of this world known shipping company has been shown.

The ships of "Atlantska plovidba" operate as tramps. However, it employed a part of its fleet as liners in its past activities. The special attention is paid to the former period of founding, development and discontinuance of the line between The Adriatic and the West Coast of Great Britain and Ireland. In the period from 1963 to 1987 the review of ships, their technical and technological characteristics, the trade results, the ports on that route, the type and quantity of carried cargo and other parameters related to this line have been discussed.

"ATLANTSKA PLOVIDBA" 1955 - 1995. BRODOVI DUGE PLOVIDBE

"ATLANTSKA PLOVIDBA" 1955 - 1995. DEEP SEA VESSELS

Red. br.	Ime broda	Godina gradnje	Mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT L.t	Pogon gorivo	Snaga stroja KS - kW	Brzina	NABAVLJEN		OTUDEN	
										Od	Kada	Kome	Kada
1.	BANIJA ex Sv. Vlaho	1928.	GLASGOW	6001	3767	9832	Parn.str. ugljen	3200 2353	9	Jugolinija Rijeka	15.12 1955.	Staro željezo Hirao- Japan	3. 1966.
2.	KORČULA ex Senga	1913.	GLASGOW	5263	3277	8280	Parn.str. ugljen	3000 2206	8.5	Jugolinija Rijeka	1. 1956.	Staro željezo Hong Kong	4. 1959.
3.	KORENICA ex Jurko Topić	1919.	GLASGOW	5267	3215	8270	Parn.str. ugljen	2250 1654	8	Jugolinija Rijeka	2. 1956.	Staro željezo Osaka- Japan-	5. 1960.
4.	KRAGUJEVAC ex Ivan Topić	1920.	SOUTH SHILDS	5017	3082	8103	Parn.str. ugljen	2500 1838	8.5	Jugolinija Rijeka	3. 1956.	Staro željezo Kure- Japan	7. 1960.
5.	LIVNO ex Lucijana	1928.	Burnt Island	4222	2550	7934	Parn.str. ugljen	1850 1360	8.5	Jugolinija Rijeka	1. 1956.	Staro željezo Krapanja	9. 1961.
6.	PLITVICE ex Dubravka	1905.	SOUTH SHILDS	3841	2367	6428	Parn.str. ugljen	1500 1103	6.5	Jugolinija Rijeka	1. 1956.	Staro željezo Split	7. 1961.
7.	BEOGRAD ex Federiko Glavić	1925.	BELFAST	5427	3295	9600	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	9.5	Jugolinija Rijeka	15.4. 1957.	Brodos. Split.	3. 1970.
8.	DUBRAVA ex Egton	1944.	SUNDERLAND	4429	2569	7284	Parn. str. Lož-ulje	1450 1066	11	Rowland & Harwood's	1. 6. 1957.	Naviera Generaln	11. 1969.
9.	GRUŽ ex Indian City	1944.	SUNDERLAND	7067	4349	10319	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	10.5	Reardon Smith Ltd. Cardif	7. 1957.	Andreas Kyrtatas- Cuprus	12. 1969.
10.	PETKA	1957.	SPLIT	6102	3212	10230	FIAT C757	5425 3989	13	Brodogr. Split	12. 1957.	Debrali- na Navig. Panama	3. 12. 1983.
11.	TRAVNIK ex Orm Jarl	1939.	FLENSBURG	1313	624	1725	Parn. str. Lož-ulje	1200 882	9.5	Det Nordemm Jeldske Damps Trondhaim	10. 1958.	Prekook. plov. Bar	8. 1965.
12.	KORČULA ex Moun Park	1946.	GLASGOW	6724	3851	9770	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	10	Maritenia Shipp. Co. Liechens-tein	6. 1959.	Salvatori Napoli	10. 1966.
13.	KOLOČEP ex Rivercrest	1944.	GLASGOW	7001	4147	9925	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	10	Maritenia Shipp. Co Liechens-tein	4. 1959.	Brodopas Split	12. 1968.
14.	NAPRIJED ex Prah	1944.	GLASGOW	7339	4524	9711	Parn. str. Lož-ulje	2825 2077	11	Dempster Lines Liverpool	3. 1959.	Splošna Plovba Piran-	11. 1966.
15.	RUĐER BOŠKOVIĆ	1959.	SPLIT	9032	5474	12983	FIAT C756/s	6300 4632	14	Brodogr. Split-Split	12. 1959.	Slobodna plovdba Šibenik	12. 1972.
16.	GUNDULIĆ	1960.	SPLIT	9033	5475	12977	FIAT C756s	6300 4632	14	Brodogr. Split-Split	2. 1960.	Slobodna plovdba Šibenik	4. 1967.
17.	KONAVLI ex Irish Hasel	1950.	West Hartepool	5366	2981	8840	Parn. str. Lož-ulje	3050 2243	11,5	Irish Shipp. Co. Dublin	1. 1960.	Slobodna plovdba Šibenik	10. 1966.

18.	DRŽIĆ	1961.	SPLIT	10407	7128	15256	Sulzer 6 RD 76	7800 5735	15	Brodogr. Split	1. 1961.	China Metales	10. 2. 1985.
19.	MLJET ex Atlantic Wave	1943.	BALTI-MORE	7217	4302	10920	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	10	Unit.Cargo Lines 1/2 Br. Split	10. 1961.	Prekook. plovidba Bar	12. 1964.
20.	CAVTAT ex Aliakmon	1943.	BALTI-MORE	7258	4409	10865	Parn. str. Lož-ulje	2500 1838	10	Cargo Lines 1/2 Br. Split	3. 1962.	Preook. plovidba Bar	8. 1963.
21.	BITOLA ex Adria	1947.	MONFALCONE	1651	722	2943	FIAT N458A	1950 1434	12	Svenska Lloyd Gotenburg	10. 1963.	Portland Nav. Panama	12. 1968.
22.	KRAGUJEVAC	1963.	SPLIT	10660	7095	15197	Sulzer 6RD76	9000 6618	13.5	Brodogr. Split-Split	11. 1963.	Euroatl. shipp. Liberia Karachi	1. 9. 1985.
23.	LAPAD ex Lockwood	1949.	BURNT ISLAND	1688	767	2390	Polar Atlas	1180 868	10.5	Wood Lines Glasgow	5. 1963.	Mediterranean pl. Korč.	12. 1968.
24.	PLITVICE	1964.	SPLIT	10661	7095	15202	Sulzer 6RD76	9000 6618	15.5	Brodogr. Split-Split	2. 1964.	Euroatl. shipp. Liberia Karachi	10. 8. 1985.
25.	ZATON ex Algeria	1946.	GOTENBURG	1680	824	2943	Gotav. Gotenburg	2250 1654	12.5	Svenska Lloyd Gotenburg	4. 1964.	Tsonel Shipp. C. Panama	6. 1968.
26.	KUČIŠTE ex Annik	1940.	TONSBERG	1381	700	2649	Parn. str. Lož-ulje	1100 809	9.5	Medit. plov. Korčula	2. 1963.	Gamba Napoli	1. 1967.
27.	HERCEGOVINA ex Silver Point	1957.	SUNDERLAND	8784	5260	11700	Motor Doxford	3300 2426	12	Silver Line Ltd. London	4. 1965.	Naveg. De Comar Panama	9. 1976.
28.	MIHO PRACAT ex Durham Trader	1959.	SUNDERLAND	8999	5295	13055	Motor Doxford	4800 3529	12.5	Trader Navig. Co. London	12. 1965.	Eckhard Mar.ine GmbH Hamburg	19. 12. 1983.
29.	BANIJA	1966.	SPLIT	16955	10403	25572	FIAT B757S	10500 7721	14.5	Brodogr. Split-Split	11. 1966.	Dabinovich	24. 3. 1987.
30.	BARANJA	1967.	TRST	16019	11791	25674	Motor FIAT CRDA	12000 8824	15.5	Italcantiere Trst	10. 1967.	Sl. plov. Šibenik	24. 4. 1984.
31.	BOSANKA	1967.	SPLIT	16955	10403	25572	FIAT B.757S	10500 7721	14.5	Brodogr. Split	3. 1967.	La Paloma Navig. Monrovia Bijela	15. 7. 1989.
32.	TITOV VELES ex Terica	1962.	SEVILLA	2326	1332	3011	Motor Gotaverken	2250 1654	13	United Levant Line-London	1. 1967.	Manchester	14. 5. 1981.
33.	BANJA LUKA	1968.	TRST	16018	11790	25779	Motor FIAT CRDA	12000 8824	15.5	Italcantiere Trst	6. 1968.	Scopus Shipp. Gibraltar	3. 7. 1986.
34.	KORČULA	1968.	TROGIR	2092	851	3179	Motor B&W	3300 2426	15	Brod. "Jozo Lozovina Mosor" Trogir	5. 1968	Mediterr. plov. Korčula Dbk	9. 4. 1984.
35.	CAVTAT	1968.	TROGIR	2092	851	3183	Motor B&W	3300 2426	15	Brod. "J. L. Mosor" Trogir	10. 1968	Potonuće kod Otranta	7/1974
36.	GETALDIĆ	1969.	SEVILLA	9907	6346	15908	SULZER 6RD68	8000 5882	15	Astill. Espan. Sevilla	10. 1969.	Ourania shipp. c. Valleta	22. 9. 1989.
37.	GUNDULIĆ	1969.	SEVILLA	9907	6346	15903	SULZER 6RD68	8000 5882	15	Astilleros Espan. Sevilla	7. 1969.	Jason navig. Piraeus	1. 11. 1988.

38.	KRUŠEVO ex El -Idrisy	1967.	SESTAO /BILBAO	2650	1525	3830	MAN G.8 V.	3200 2353	14.5	Astilleros Sestao Bilbao	7. 1969.	St. plov. Šibenik	29. 3. 1983.
39.	DUBROVNIK	1971.	CADIZ	14714	10196	24062	Sulzer Cadiz	8000 5882	13.5	Astilleros Espan. Cadiz	7. 1971.	China Metals & Minerals	5. 7. 1986.
40.	IVO VOJNOVIĆ	1973.	SEVILLA	9868	6380	15798	SULZER 6RD68	8000 5882	14.5	Astilleros Espan. Sevilla	4. 1973.	Zinia Marine Nicosia	8. 7. 1992.
41.	MAVRO VETRANIĆ	1973.	SEVILLA	9868	6380	15798	SULZER 6RD68	8000 5882	14.5	Astilleros Espan. Sevilla	6. 1973.	Vineyard Mar. C. Nicosia	21. 5. 1991.
42.	CVIJETA ZUZORIĆ	1974.	BILBAO	15734	10985	26790	SULZER 7RND68	11550 9493	15	Astilleros Espan. Bilbao	4. 1974.		
43.	RUDER BOŠKOVIĆ	1974.	BILBAO	15734	10985	26770	SULZER 7RN68	11550 9493	15	Astilleros Espan. Bilbao	7. 1974.		
44.	JADRAN	1976.	SUNDER LAND	38237	27181	72887	DOX FORD 76J8	20000 14705	15.5	Sunder- land Shipbuild ers	9. 1976.		
45.	HERCEGOVINA	1977.	RIJEKA	18602	12579	31284	SULZER 6RD76	12000 8824	15.5	Brodogr. "3. Maj" RIJEKA	5. 1977.		
46.	KUTINA ex Super Scan	1972.	BUSUM	1399	923	3510	Motor B&W	2250 1654	13,5	Busomer Werft Busum	3. 1979.	Inter. Shipp. St. Vicent	14. 8. 1990.
47.	JAHORINA ex Thor Scan	1969.	TRAVE- MUNDE	1645	680	2142	Motor MAK	1550 1140	10.5	Werft- Travemu- nde	8. 1980.	Orville Naviera Panama	22. 10. 1987.
48.	KUPARI ex Enak	1979.	ROTTER- DAM	2044	1190	2677	Motor Bolnes DNL 150/60	2400 1765	12	Linde Lloyd B.V. R'dam	16.12. 1985.		
49.	SLANO ex Scan Glen	1971.	LUZU- RIAGU	740	479	1673	Naval Werks. Tmabs- 396	20502 1840	11	Scan Un. Shipp.- Willemstad	1983.	Ariana Shipping Panama Dbk	30. 4. 1987.
50.	MOLUNAT	1970.	CAIRNA QUISLA ND	399	293	1417	Motor MAK	1100 809	12	Blaesbjer g & Co.- Arhus	23. 4. 1982.	Orville Naviera Panama	17.12. 1987.
51.	LAPAD ex Starma Anglia	1978.	NEW CASTLE	2883	1013	1939	Motor Two Deutz RBV 8M 5455	3520 2588	12	Starnan Shipp. Ltd. London	9.8. 1984.		
52.	STON ex Havy Scan	1972.	BUSUM	1482	979	3455	Motor B&W Alpha Diesel 18 V 23 HU	2250 1654	12	Blaesbjer g & Co.- Arhus Syros	25. 1. 1983.	Ocean capital navig. Nicosia	28. 8. 1989.
53.	PLITVICE ex Elger	1979.	ROTTE- RDAM	2044	1190	2677	Motor Bolnes DNL 150/60	2400 1765	12	Linde Lloyd B.V. R'dam	14.11. 1985		
54.	GRUŽ	1986.	ROTTER- DAM	5970	2681	4260	WARTSI LA 4R32	4080 3000	12	YSSEL VLIER COMB. R'dam	3. 1986.		
55.	MLJET	1983.	SPLIT	18257	11196	30017	MAN K5ZS 70/150	11225 8254	13	Brod. Split.	5.12. 1983.		
56.	PETKA	1986.	RIJEKA	23271	10827	34941	3 MAJ SULZER 6RTA62 1360	11288 8300	13,5	Brodogr. 3 MAJ Rijeka	10. 1986.		
57.	FAVORITA	1984.	BILBAO	25129	15597	3836	A.E.S.A. B&W 6L67 GFCA	11200 8235	13	MANIX Shipp Monrovia	1.10 1985.		
58.	DUBROVNIK ex Ereaga	1983.	CADIZ	35055	24702	603524	SULZER RLD 76	14400 10588	13	Araria Navig. Nicos.	27. 1. 1989.		

59.	SLANO ex Valkenier	1978.	WATE- RHUI- ZEN	2337	891	2767	Motor Atlas.Ma k Masch	2500 1838	12	Shipyards Van Deiepen Brothers Waterhui- zen	10. 1987.		
60.	ATLANT 1 ex Cast Polarbear	1982.	RIJEKA	40260	24268	70107 1466 TEU	Motor 3MAJ SULZER 4 RLA	13600 10000	13	Brod. 3 MAJ Rijeka	9. 1982.		
61.	ATLANT 2 ex Cast Beaver - Konavle	1984.	RIJEKA	40260	28200	70170	Motor 3 MAJ SULZER 4 RLA 90	13600	13	Brod. 3 MAJ Rijeka	11. 1984.		
62.	PELJEŠAC	1984.	RIJEKA	40260	28200	70107	3 Maj Sulzer 4 RLA 90	13600 10000	13	Brod. 3 MAJ Rijeka	1. 1984.		
63.	KONAVLE ex Cast Caribou	1982.	RIJEKA	40260	24297	70120	3 Maj Sulzer 4 RLA 90	13600 10000	13	Brod. 3 MAJ Rijeka	2. 1982.		
64.	SV. VLAHO ex Thalassini Doxa	1984.	MAIZU- RA	25063	13219	39443	Motor B&W	13000 9559	13	Satware Shipp.Ltd. Limassol	1990.		
65.	IMPERIAL ex Santa Margarita	1989.	SASEBO	36120	23035	68676	MOTOR SULZER	9790	13	IVORNS OSLO	1994.		

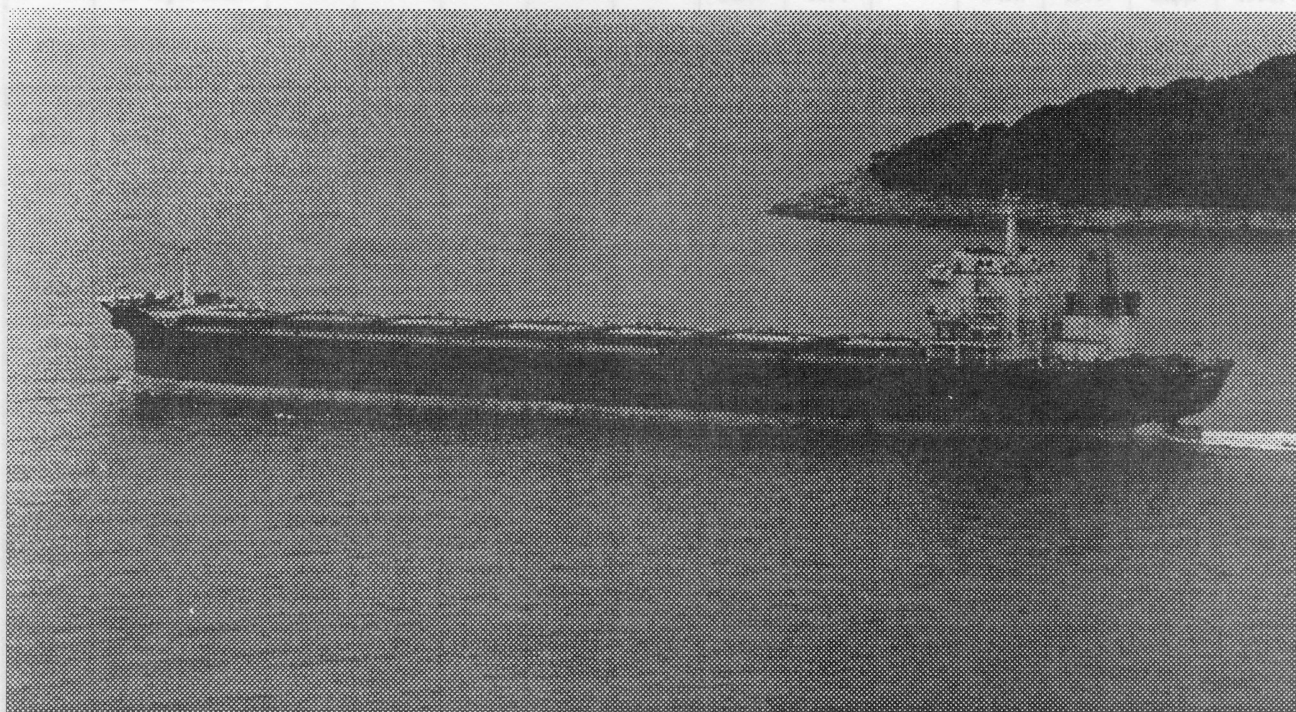
"ATLANTSKA PLOVIDBA" 1962 - 1995. BRODOVI OBALNE PLOVIDBE
"ATLANTSKA PLOVIDBA" 1962. - 1995. COASTERS

Red. broj	Ime broda	Godina gradnje	Mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT. t.l.	Pogon. gorivo	Snaga stroja KS-kW	Brzina	NABAVLJEN		OTUĐEN	
										Od	Kada	Kome	Kada
1.	BOSANKA	1953.	PUNAT	70	37	155	Motor FIAT 185M	135 99	8	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Grad. pod. Dbk.	1963.
2.	DUBAC	1931.	MAKA- RSKA	36	24	70	Motor HMA	40 29	6	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Poljop. zadr. Lovište	5. 1963.
3.	LOPUD	1953.	TROGIR	268	157	350	Motor Crosley HRL	400 294	7,5	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Grad- pod. Dbk	4. 1969.
4.	LOVRJENAC	1950.	PIRAN	186	126	290	Motor MAN G5V	195 143	8	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Obal. pl. Ploče	2. 1965.
5.	PČELA	1918.	WOGY AND	315	178	400	Parni stroj	220 162	6,5	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Podaci nepoznati	
6.	SUSAK	1952.	PULA	292	202	450	Motor Ansaldo	300 221	8	Pom. transp. Dbk	6. 1962.	Adham Zidam Lattakia	8. 1969.
7.	UVALA ex Gracia	1955.	BRAKE	397	198	620	Motor MAK 423	360 265	9	Mar.Ship p. Co.	1969.	Med. pl. Korčula	2. 1967?
8.	VOLJAK	1948.	ŽURKO- VO	200	146	320	Motor	200 147	8	Med. pl. Korčula	10. 1962.	Med. pl. Korčula	2. 1963.
9.	MRAV	1911.	ABLASC EDEN	427	265	540	Motor B&W	480 353	8,5	Sl. pl. Šibenik	4. 1967.	Brodosp. Split	6. 1969.
10.	DALMATINAC	1953.	DUBROV- NIK	55	25	59	Motor nepoznat	120 88	7	Jedinstvo Ston	17. 8 1961.	Nepoznat	11. 1969.
11.	DUBA ex Ute Erica	1952.	HAMB- URG	296	152	410	Motor MAK	300 221	8	Stueven Hamburg	11. 1964.	Neretv. Gusar Komin	10. 1980.
12.	ZATON ex Anna Luise	1957.	BERLIN	292	191	463	Motor MAN	300 221	9	Rhein- Duisburg	12. 1968.	Jadran Ugljan	25. 11 1988.
13.	JANJEVO ex Lahr	1952.	BRAKE	348	172	550	Motor MAK	300 221	8	Rhein Duisburg	8. 1970.	Ploče	23. 6. 1986.
14.	LOPUD ex Heimwaters I	1963.	HAMB- URG	249	136	456	Motor DEUTZ	290 213	9	Grigolet Hamburg	6. 1971.		

15.	KOLOČEP ex Ostara	1965.	LENMER	398	293	544	Motor MWM	395 290	9,5	Groningen	7. 1974.	Staro željezo, Split	18. 3. 1991.
16.	ŠIPAN ex Grada Westers	1965.	LENMER	400	233	560	Motor MAN	300 221	9	W. Westers Groningen	4. 1974.	Nepoznato	
17.	BRNA	1934	Nepoznato	292	—	456	Nema podataka	239 176	9	Meditera nska pl.	5. 1986.	Dbk privatni ku	6. 1987.
18.	BOBARA	1980.	RINGKO BING	590	350	1096	Caterpillar 3408T	459 338	9,5	F.T.EVE RALD LONDON	16.6 1988.		
19.	DOLI	1981.	RINGKO BING	590	350	1096	Caterpillar 3408T	459 338	9,5	F.T.EVE RALD LONDON	16.6 1988.		
20.	ORAŠAC	1982.	RINGKO BING	590	350	1096	Caterpillar 3408T	459 338	9,5	F.T.EVE RALD LONDON	16.6 1988.		

* Nosivost izražena u engleskim ili long tonama (1016 kg)

* Deadweight expressed in English of long tons (1016 kg)



Slika 12. m/b "DUBROVNIK"

Brod za rasute terete izgrađen u Cadizu 1983. nosivosti 61318 mt, BRT = 35055, NRT = 24701, Loa = 224 m, B = 32,20 m, T = 12,85 m. Stroj: Sulzer RLD 76 snage 10588 kW, kapacitet bunkera 2365 mt teškog i 293 mt dizelskog goriva. Brzina 13 čv. uz dnevnu potrošnju 35 t teškog i 2 t dizelskog goriva. Tone ta centimetar zagažaja 62,45. Sedam skladišta kapaciteta 74197 m³. Članova posade 24 (nisu uključeni kadeti niti asistenti). Ovo je jedanaesti brod koji nosi ime našeg Grada. Najveći je do sada izgrađen: veći je za 198 puta od prvog dubrovačkog parobroda, a dva i pol puta od prethodnog (ostali u bilješki 2.)

Built: Cadiz 1983, DWT = 61318 mt, GRT = 32499, NRT = 24701, Loa = 224 m, B = 32,20 m, T = 12,85 m. M. Engine: Sulzer RLD 76, output: 10588 kW, Bunker cap. 2365 mt HFO + 293 t DO. Speed-consumption: 35 t HFO + 2 t DO. TP cm: 62,45; Grain capacities of holds and hatches 74197 Cu.met.

Rukopis primljen: 15. 12. 1995.