

Halo, „Naše more“, ovdje Mediteranska plovidba, Korčula

U gotovo trestdesetgodišnjoj plovidbi Mediteranska, koliko se sjećamo, nikada nije zaplovila kroz »Naše more«. Plovila je svim morima svijeta, ali nikako da uplovi u časopis. Naravno da su to naši propusti. Iz te činjenice moglo bi se zaključiti da smo skloniji plovidbi morem nego pisanju u »Našem moru«, što je opet logično, ali nikako ne opravdava našu gotovo trestdesetgodišnju šutnju koja bi se, da slučajno nismo sufinancijeri i da naši predstavnici ne sjede u savjetu časopisa, mogla protumačiti i kao ignoriranje. Da prekinemo tu dugu šutnju, odlučili smo da konačno »uplovimo« i u »Naše more«. Čini se da nismo za to izabrali pravi trenutak. Pisati treba kada se ima nešto novo, izuzetno značajno, i posebno nešto dobro saopćiti. Nažalost, ništa nas od toga nije ponukalo na ovaj napis. Htjeli smo se samo oglasiti. I činimo to u momentu kada smo, pritisnuti krizom, prisiljeni manje ploviti.

Možda su naši brodovi hladnjače, koje smo ovog ljeta gledali vezane ispred Korčule, dali povoda ovom napisu. Ali što napisati o činjenici da smo vezali brodove, jer nemaju posla? O uzrocima, pa i posljedicama te činjenice rečeno je sve. Napisano je mnogo i stručno i temeljito i kompleksno, tako da bi naš osvrt na to u ovom časopisu bio ponavljanje već rečenoga.

Ipak kad brodari »vezuju« brodove, za svakog od njih koji dođe u takvu situaciju to je povod za vlastita razmišljanja, za vlastitu zabri-

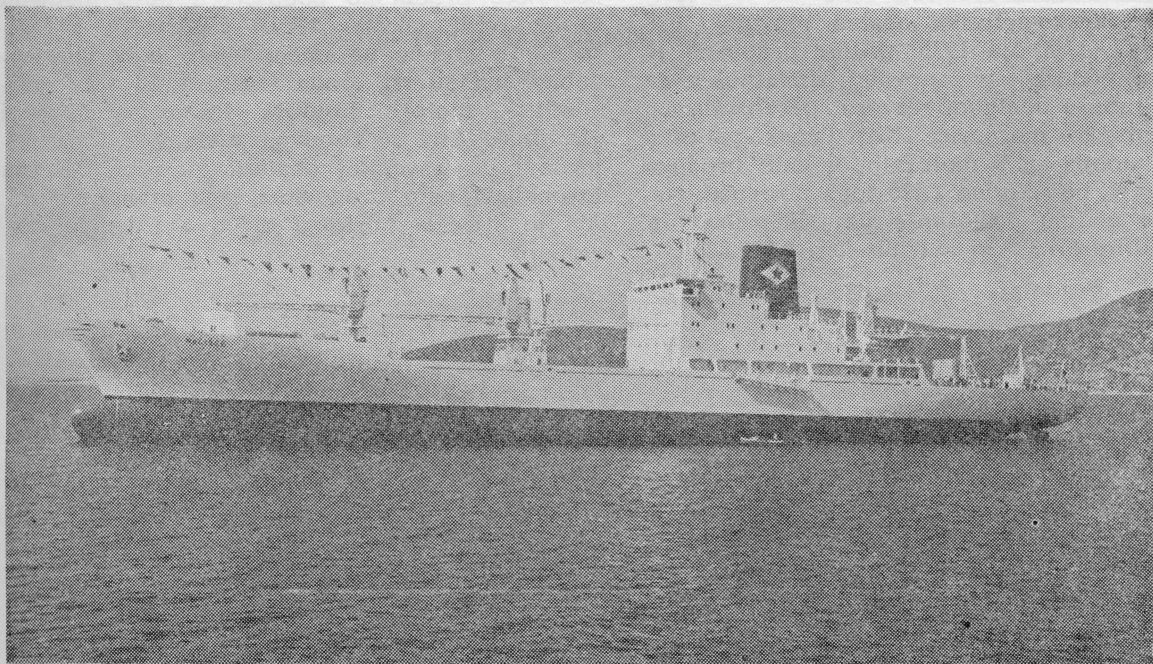
nutost, za pokušaj da se nađe načina da se kriza prebrodi. Bili smo primorani »vezati« neko vrijeme dva broda. Nismo mogli zaposliti novi brod »Dalmacija frigo«, ali smo nakon nekog vremena taj zastoj prekinuli i ponovno zaplovili, mada su uvjeti prijevoza ispod svih normala. Sada, i za sada ipak se plovi.

A to je, vjerujemo, bolje nego biti »vezan«. »NAVIGARE NECESE EST, VIVERE NON NECESE EST«, ova čuvena latinska poslovica sada se doimlje više kao utjeha u kriznim situacijama pomorstva nego »ratio« djelatnosti.

Naša razmišljanja usmjerena su na prebrođavanje krize i što i kako nakon krize. Prebrođiti krizu je »condition sine qua non«, a to je za Mediteransku sigurno teže nego za ostale brođare.

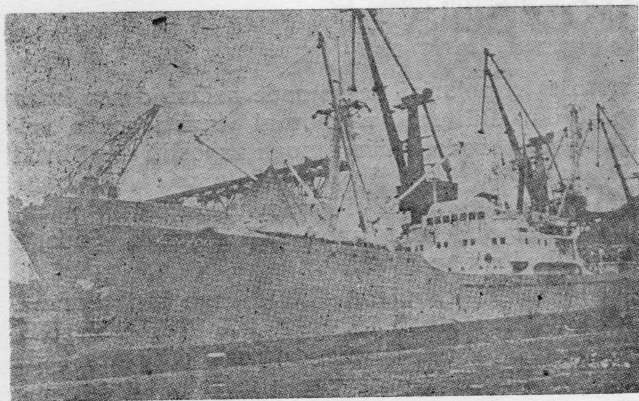
Brodovi na liniji Jadran — Zapadno Sredozemlje: »Pupnat«, »Varaždin« i »Zemun« su dotrajali i neadekvatni, a konkurencija jaka i nepoštedna. Svojevremeno smo dali u rezalište brod »Piro« koji je plovio na istoj liniji, i, da ne bi s te linije bili istisnuti, uzeli smo u najam brod »Gudridek«, panamske zastave. Zakup plaćamo u devizama, troškovi su uglavnom devizni, a vozarina uglavnom dinarska, ali usprkos toga ploviti se mora, i plovi se.

Brodovi-hladnjače »Voće«, »Plod« i »Marko Polo« prešli su »dopuštenu« granicu štarosti i plove dani u najam. Da drugih nevolja i nema ne bi se moglo mirno spavati s brodovima da-



M/b »RACIŠĆE«, izgrađen u splitskom brodogradilištu 1981. godine, jedan je od najmodernijih frigo brodova (kapaciteta rashladnog prostora 13.450 m³)

nim u najam, kad im se godine starosti penju preko 20, a radi se o osjetljivim brodovima hladnjačama i delikatnim hlađenim teretima.



Tramper »Varaždin«, nosivosti 1525 tona

Navedeni podaci sliku čine dosta crnom. Na sreću naši rezultati u ovoj godini nisu loši i daju nade da ćemo prebroditi krizu. Normalizaciju stanja na tržištu nastojimo dočekati spremniji i sposobniji nego što smo sada. Razmišljanja i početne akcije idu ka zamjeni brodova na liniji, kupnjom barem dva prikladna broda iz druge ruke. Slijedeće godine u sastav naše flote, zaključenjem dugoročnog ugovora o najmu ulazi nova hladnjača, brod blizanac »Račišće« i »Dalmacija friga«, a planirano je da u slijedećoj godini zaplove prema rezalištu i dvije od tri stare hlad-

njače, a možda i sve tri. Ako bi konjunktura bila povoljnija i ako se ispune planirane nabavke, spokojnije bi mogli dočekati svršetak krize.

U sastavu brodova hladnjača imali bismo tada tri nova blizanca »Račišće«, »Dalmacija frigo« i »Mediteran frigo«, od oko 460.000 kubičnih stopa hlađenog skladišnog prostora ili 9.400 tona nosivosti svaki, i polovni brod »Jadran frigo«.

Što je to što nam se s današnjeg gledišta čini prikladna i dovoljna tonaža?

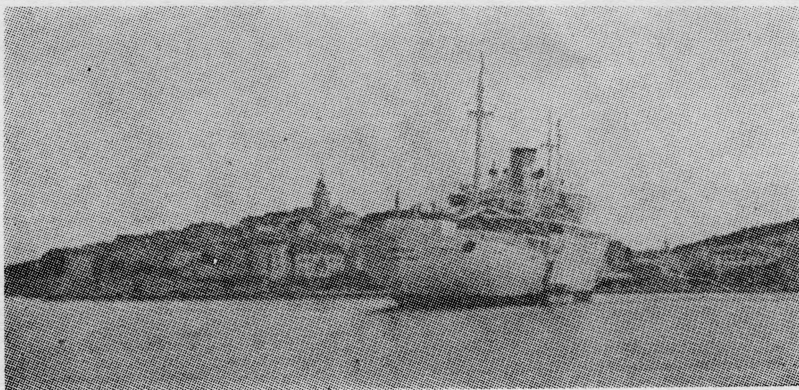
Brodovi »Dalmacija frigo« i »Mediteran frigo« skupi su brodovi i uvjeti eksploatacije vrlo su nepovoljni, poslovanje s njima u sadašnjoj krizi predstavlja teret i rizik. Nadamo se, međutim, oživljavanju tržišta rashladnog broskog prostora, a u tom slučaju rizik bi se smanjio i mogao bi se očekivati polagani rast dobitka. Ako tako bude, bili bismo zadovoljni.

I da zaključimo: nismo ovim napisom obogatili našu pomorsku periodiku, nismo imali ni pretenzija ni mogućnosti za to. Ali kako je ovo prvijenac, daje nam hrabrosti da vam ga pošaljemo i nade da ćete ga objaviti. Usprkos svih nedostataka i prigovora koji se ovom našem javljanju mogu staviti, jedna je činjenica neosporna, Mediteranska plovidba je nakon tridesetogodišnje plovidbe uplovila u »Naše more«. Ta nam činjenica, vjerujemo, pokriva i sve zamjerke koje se napisu mogu suprotstaviti. Mi smo, dakle, tu, uplovili smo u »Naše more«, bacili smo sidro i završili kao što pomorci to kažu, riječima: »gotovo u stroju«.

Uz jubilej Mediteranske plovidbe

Godine 1955. nastavljajući tradiciju i pomorsku aktivnost korčulansko-pelješkog područja, koje datira iz davne prošlosti, osnovana je u Korčuli **Korčulansko-pelješka obalna plovidba**. Točnije, dne 7. svibnja 1955. godine osnovano je brodersko poduzeće s osnovnom djelatnošću za prijevoz roba u obalnom razvoju. Decentralizacijom trgovačke mornarice Korčulansko-pelješka plovidba dobila je 9 motornih drvenih brodova (jedrenjaka), od ukupno 1.220 tona nosivosti. Nakon prve godine poslovanja ukupni prihod iznosio je Din 204.305,15 a dobit Din 9.998,82.

Kupnjom novijih brodova (od dotrajalih drvenih se prešlo na željezne brodove) dobilo je postojeće brodersko poduzeće i novu namjenu te se 1959. nazvalo **MEDITERANSKA PLOVIDBA**. Te godine na način »bare boat charter« nabavljena su tri broda (svaki 1.150 tona nosivosti) — motorni brodovi »Blato«, »Račišće« i »Janjina«. Širi se osnovna djelatnost i na prijevoz robe u velikoj obalnoj plovidbi. Ojačana novonabavljenim brodovima Mediteranska plovidba je stjecala poslovni ugled a i tempo razvoja.



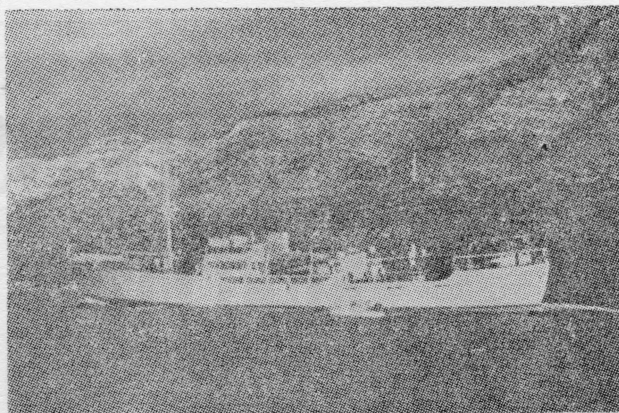
M/b »AGRUM«, jedan od prvih brodova za prijevoz voća

U razdoblju od 1961. do 1968. godine pojačala je svoj plovni park brodovima »Kučišće« (1380 dwt), »Perna« (485 dwt), »Kanavelić« (615 dwt), »Plod« (hladnjača, 3.657 dwt, kupljen 1964), »Račišće« (976 dwt), »Pelješac« (1.454 dwt, nabavljen 1965) i »Agrum« (hladnjača, 2.460 dwt, nabavljen 1967).

Ako je 1959. predstavljala novi kvalitet za Mediteransku plovidbu isti značaj predstavlja 1964. godina kada je kupljen m/b »Plod«, prvi brod hladnjača, specijalizirani brod za prijevoz hladnenih i lakopokvarljivih tereta, tada prvi i jedini brod takve vrste u jugoslavenskoj floti.

Krajem 1967. godine Mediteranska plovidba raspolagala je s osam željeznih motornih brodova i s pet drvenih motornih brodova, što znači sa 13 plovnih objekata s ukupnom tonažom od 12.715 dwt.

Danas Mediteranska plovidba u svom sastavu ima slijedeće brodove: motorne hladnjače »Račišće« (475.000 cbf rashladnog prostora), »Dalmacija Frigo« (484.000 cbf), »Jadran Frigo« (348.000 cbf), »Voće« (252.000 cbf), »Marko Polo« (214.800 cbf), »Plod« (251.000 cbf); brodove u linijskoj plovidbi »Pupnat« (3.394 tona nosivosti), »Zemun« (1.525 t) i »Varaždin« (1.525 t); motorna brodarica »Zamošće«, tri vodonosca i



M/b »PLOD« prevozio je voće ploveći na redovnoj pruzi Conakry (Gvineja) — Koper

jedan motorni jedrenjak. (Daje se pregled brodova).

Rezultati poslovanja u devetomjesečnom razdoblju 1983. godine su bili:

— Ukupni prihod	Din 929.000.000
— Dohodak	Din 300.000.000

Mediteranska plovidba zapošljava danas oko 450 radnika.

Današnje stanje brodovlja »Mediteranske plovidbe« je slijedeće:

Ime broda	BRT	DWT	Rashladni prostor m ³	Nosivost žita m ³	Stroj KW	Ekonom. brzina	Mjesto i godina gradnje
DUGA SLOBODNA PLOVIDBA							
a) Frigo brodovi							
RAČIŠĆE	7.068	9.750	13.450		12.160	21,0	Split 1981
JADRAN FRIGO	5.754	7.750	9.855		10.297	21,0	Kiel 1969
DALMACIJA FRIGO	7.068	9.750	13.450		12.160	21,0	Split 1983
MARKO POLO	4.071	4.200	6.885		4.419	17,5	Hamburg 1958
PLOD	4.707	4.299	7.055		5.322	18,5	Hamburg 1960
VOĆE	4.722	5.550	7.206		5.957	19,5	Odense 1961
b) Tramperi							
PUPNAT	2.272	3.304		4.337	1.471	12,0	Hamburg 1959
VARAŽDIN	998	1.525		3.617	1.103	12,5	Rijeka 1958
ZEMUN	998	1.525		3.617	1.103	12,5	Rijeka 1957
MALA OBALNA PLOVIDBA							
a) Razvoz							
BOK	154	220			147	6,0	Njemačka 1934
BRNA	361	660			147	6,0	Njemačka 1932
BRISTVA	424	942			405	10,0	Bremen 1967
PUTNIČKA PLOVIDBA							
a) Brodarica							
ZAMOŠĆE	298	350	250 putn. mjesta		471	10,0	Njemačka 1962
b) Lokalna plovidba							
VIGANJ	85	120	120	„ „	73	6,5	Krk 1939