

# Jugolinija - naš najveći linijski prevoznik

Uz jubilarnu 40. godišnjicu Ratne mornarice i pomorstva Jugoslavije  
i 35 godina rada vodećeg linijskog broдача naše zemlje

Izvoz privrednih dobara u svijet i razmjena industrijskih i drugih proizvoda na međunarodnom tržištu, nezamislivo je bez razvijene i dobro organizirane trgovačke mornarice. Pomorskim putevima danas to obavljaju i neke od zemalja koje zbog svog nepovoljnog geografskog položaja nemaju izlaz na more, ali raspolažu trgovačkom flotom pod svojim zastavama. I prošlost nam ukazuje da je pomorstvo u privredi naše zemlje uvijek imalo veliki značaj, a posebno u razmjeni industrijskih roba i drugih privrednih dobara s najudaljenijim zemljama svijeta na svim kontinentima<sup>1</sup>. Jugoslavija je jedna od onih zemalja koja je svoju pomorsku privredu uključila u sve tokove međunarodne razmjene i podjele rada. Godinama već, i pored snažne međunarodne konkurencije, naša trgovačka mornarica uspješno drži korak s najvećim i najsposobnijim svjetskim flotama, čiji brodovi odavno plove svim morima i oceanima, a često zalaze i u luke našeg Jadrana.

Kratak osvrt na stanje našeg pomorstva odmah poslije oslobođenja zemlje ukazuje nam da je ono tada imalo svega 86 brodova (s oko 140.000 BRT<sup>2</sup>), od 185 plovnih objekata s kojima je stara Jugoslavija raspolagala pred II svjetski rat i njihovim ukupnim kapacitetima od preko 400.000 BRT. Danas po svim morima i oceanima svijeta plovi preko 350 naših brodova, čija je ukupna nosivost oko 4 milijuna tona. Prema tome, među 114 zemalja koje imaju svoje brodove, Jugoslavija po broju plovnih objekata i njihovim prevoznim mogućnostima zauzima plasman oko dvadesetog mjesta, s dobrim izgledima da u slijedećem srednjoročnom planu razvoja korakne za još koje mjesto naprijed. Ovo tim prije, što se u novije vrijeme poduzimaju odgovarajuće mjere, kao što je sporazum između pomorskih radnih organizacija i naših brodograditelja, prema kojem će uslijediti brojno povećanje i isporuka plovnih objekata, kao i daljnja modernizacija trgovačke flote, što će je u konkurentskom smislu na međunarodnom planu učiniti još sposobnijom i jačom. Tako će jugoslavenski brođari, među kojima je riječka JUGOLINIJA vodeći linijski prevoznik, dobiti preko 60 novih brodova i povećati svoje prevozne kapacitete za daljnjih 650.000 BRT. O tome vodi brigu i naša društvena zajednica, jer nam prevozom raznih tereta po cijelom svijetu trgovačka mornarica osigurava preko 300 milijuna dolara neto deviznog priliva go-

**JUGOSLAVENKA LINJSKA PLOVIDBA**  
YUGOSLAV LINE

**PRIVREMENI RED VOŽNJE**  
PROVISIONAL SAILING LIST

**REDOVITA TRGOVAČKA PRUGA — REGULAR CARGO LINE**

**JADRAN - GRČKA-TURSKA**  
ADRIATIC - GREECE - TURKEY

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (OUTWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Biska-Sabak- Tizest	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Sabin-Sabak- Dubrovnik 2	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Pirarus	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Isenhal	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0

**POVRATAK  
INWARDS**

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (INWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Isenhal Biska-Tizest	odl. dep.	23.0	12.0	20.0
	odl. dep.	26.0	15.0	23.0

Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska.

Charter: Pirarus, Calcutta, Ceylon, India.

**JUGOSLAVENKA LINJSKA PLOVIDBA**  
YUGOSLAV LINE

**PRIVREMENI RED VOŽNJE**  
PROVISIONAL SAILING LIST

**REDOVITA TRGOVAČKA PRUGA — REGULAR CARGO LINE**

**JADRAN - SJEVNA EVROPA**  
ADRIATIC - NORTH EUROPE

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (OUTWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Biska-Sabak- Sabin	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Dubrovnik 2	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Larnaca	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Jalta	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Alexandria	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0

**POVRATAK - INWARDS**

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (INWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Alexandria Biska-Tizest	odl. dep.	23.0	12.0	20.0
	odl. dep.	26.0	15.0	23.0

Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska.

Charter: Larnaca, Haifa, Beyruth & Port Said.

**JUGOSLAVENKA LINJSKA PLOVIDBA**  
YUGOSLAV LINE

**PRIVREMENI RED VOŽNJE**  
PROVISIONAL SAILING LIST

**REDOVITA TRGOVAČKA PRUGA — REGULAR CARGO LINE**

**JADRAN - SJEVNA EVROPA**  
ADRIATIC - NORTH EUROPE

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (OUTWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Biska-Sabak- Sabin	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Dubrovnik 2	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Larnaca	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Jalta	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Alexandria	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0

**POVRATAK - INWARDS**

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (INWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Alexandria Biska-Tizest	odl. dep.	23.0	12.0	20.0
	odl. dep.	26.0	15.0	23.0

Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska.

Charter: Larnaca, Haifa, Beyruth & Port Said.

**JUGOSLAVENKA LINJSKA PLOVIDBA**  
YUGOSLAV LINE

**PRIVREMENI RED VOŽNJE**  
PROVISIONAL SAILING LIST

**REDOVITA TRGOVAČKA PRUGA — REGULAR CARGO LINE**

**JADRAN - CIPAR - PALESTINA - EGIPAT**  
ADRIATIC - CYPRUS - PALESTINE - EGYPT

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (OUTWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Biska-Sabak- Sabin	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Dubrovnik 2	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Larnaca	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Jalta	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0
Alexandria	odl. dep.	11.0	20.0	19.0
	odl. dep.	14.0	23.0	18.0

**POVRATAK - INWARDS**

PRISTANIŠTA (PORTS OF CALL)	POLAZAK (DEPARTURE)		POLAZAK (INWARDS)	
	dan (day)	čas (hour)	dan (day)	čas (hour)
Alexandria Biska-Tizest	odl. dep.	23.0	12.0	20.0
	odl. dep.	26.0	15.0	23.0

Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska. Prilazak izvan ovog reda plovne jedinice mora biti najkasnije 24 sata prije odaska.

Charter: Larnaca, Haifa, Beyruth & Port Said.

*Red plovidbe (Sailing list) redovnih linija koje su održavane 1947. godine*

dišnje i time povoljno utječe na platnu bilancu zemlje.

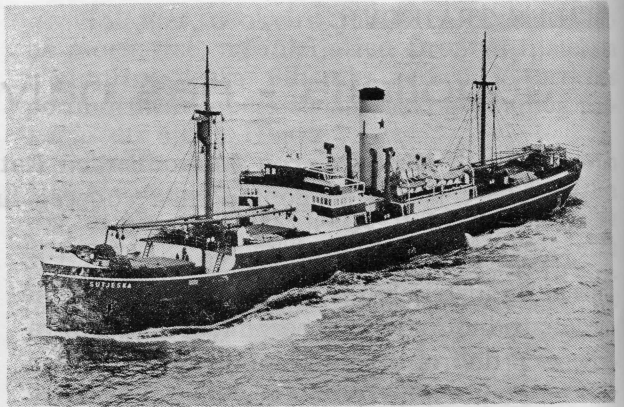
## POSlijERATNI RAZVOJ JUGOSLAVENSKOG POMORSKOG BROĐARSTVA

Poslije brze kapitulacije i propasti stare Jugoslavije, njena emigrantska vlada rekvirirala je brodove naših vlasnika. Međutim, te brodove koristilo je Ministarstvo ratnog tran-

<sup>1</sup> Ukupna robna razmjena naše zemlje morskim putem u 1980. g. iznosila je 17 milijuna i 870.000 tona, od čega je domaćom flotom prevezeno preko 6 milijuna tona ili oko 30%, s tendencijom daljeg povećanja za 27%.

<sup>2</sup> BRT — Bruto registarska tona označava prostornu mjeru za trgovačke brodove, koja iznosi 2,83 kubna metra.

sporta Velike Britanije — jer je kao što je poznato — jugoslavenska izbjeglička vlada imala utočište u Londonu. Pred kraj rata, odnosno 12. oktobra 1944. godine, na temelju Viškog sporazuma Tito — Šubašić, osnovana je Generalna direkcija brodarstva u Londonu, pod čiju upravu su stavljeni svi jugoslavenski brodovi u inozemstvu. Iako je ova Direkcija trebala poslije pola godine od završetka II svjetskog rata da preuzme od Ministarstva ratnog transporta Velike Britanije sve naše brodove i stavi ih pod kontrolu i poslovanje Demokratske Federativne Jugoslavije, to je učinjeno tek. 1948. godine. Razlog otezanja je poznat, jer se britanskoj vladi nije svidjela unutrašnja i vanjskopolitička orijentacija nove Titove Jugoslavije. Međutim, oslobođenjem zemlje, brodovi zatečeni u našim teritorijalnim vodama, odmah su stavljeni pod upravu Komande mornarice NOVJ. Dva mjeseca poslije pobjede nad fašizmom, u julu 1945. godine, donijet je veoma značajan zakon o stavljanju plovnih objekata, luka i brodogradilišta pod upravu Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije, pa su tako svi poslovi i sredstva Generalne direkcije brodarstva prenijeti iz Londona u našu zemlju i dati u nadležnost novoosnovanim organima pomorske privrede i uprave. Tako su stvoreni početni uvjeti za oživljavanje pomorskog saobraćaja naše tek oslobođene zemlje, ali se na tome nije stalo. Prema novom Ustavu FNRJ, februara 1946. godine osniva se Ministarstvo pomorstva Jugoslavije, u čiju nadležnost je stavljeno i pomorsko brodarstvo. Početkom Prvog petogodišnjeg plana privrednog razvoja naše zemlje, koji je donijet 1947. godine, postavljen je i zadatak da se osnuju broderska poduzeća, radi adekvatne organizacije i razvijanja pomorskog saobraćaja, što je bilo neophodno u interesu cjelokupne jugoslavenske privrede. Tako je Vlada FNRJ 20. januara

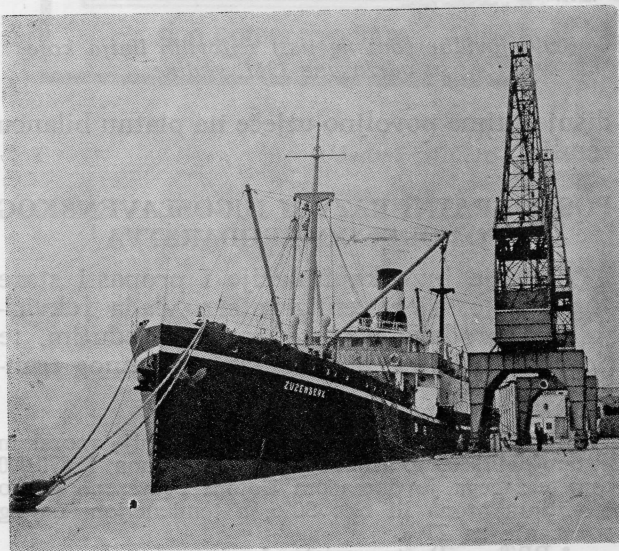


P/b »Sutjeska« koji je održavao liniju Jadran — Sjeverna Evropa (1947. g.)

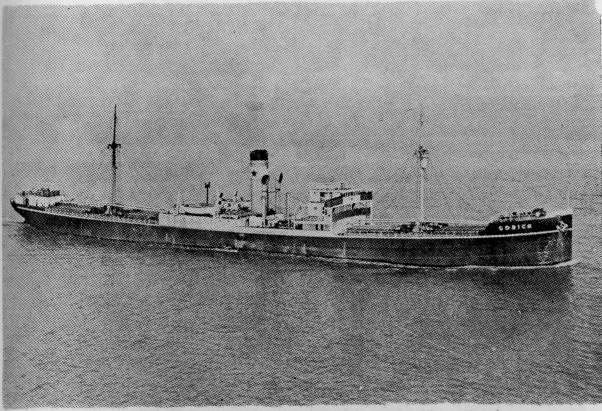
1947. godine osnovala četiri broderska poduzeća, među kojima je prvo bilo Jugoslavenska linijska plovidba, poznato kao JUGOLINIJA, s tadašnjim sjedištem u Sušaku. Ostala tri, sa sjedištem u istom mjestu na ušću Rječine, bila su: Jadranska linijska plovidba, poznatija kao JADROLINIJA, Jugoslavenska slobodna plovidba i Jadranska slobodna plovidba.

Više brodova, koje su ranije koristili Jadranska plovidba, Oceanija i Dubrovačka plovidba, dobila su tada novoosnovana broderska poduzeća koja smo naveli. Osim toga, nekako istovremeno, osnovano je i Poduzeće za spašavanje i tegljenje brodova, čije je sjedište bilo također u Sušaku.

Kasnije, u periodu 1948. do 1955. godine, nastaje proces decentralizacije jugoslavenskog pomorskog brodarstva i osnivanje više republičkih i lokalnih broderskih poduzeća. Zbog toga su JADROLINIJA i Jadranska slobodna plovidba ustupile nekoliko svojih brodova tim novoosnovanim poduzećima, a 1949. godine Jugoslavenska plovidba ulazi u sastav Jugolinije, koja tako postaje naš najjači prevoznik tereta morem. U međuvremenu, Split, Dubrovnik i Kotor kao tradicionalna pomorska središta na Jadranu, također nastoje oživjeti pomorsku privredu, pa otuda 1954. godine dolazi do osnivanja poduzeća duge plovidbe JUGOOCEANIJA, ATLANTSKA PLOVIDBA, a krajem slijedeće godine i JUGOTANKERA. Poslije svih tih decentralizacija i osnivanja više drugih pomorskih poduzeća, naša zemlja ulazi u 1956. godinu s ovim poduzećima duge plovidbe: Jugolinija (Rijeka), Jugooceanija (Kotor), Atlantska plovidba (Dubrovnik), Jugotanker (Zadar), Splošna plovidba (Piran) i druga, dok su istovremeno poduzeća obalne plovidbe tada bila: Jadrolinija (Rijeka), Jadranska slobodna plovidba (Rijeka), Lošinjska plovidba (Lošinj), Obalna plovidba (Šibenik), Korčulansko-pelješka obalna plovidba (Korčula), Obalna plovidba (Split) i druga slična, kao i više lokalnih pomorskih društava s brodovima manje tonaže. Osim navedenih, razvija se i specijalizirano brodersko poduzeće s plovilima posebne namjene, kakvo je na primjer BRO-



P/b »Žužemberk« koji je održavao liniju Jadran — Bliski istok (1947. g.)



P/b »Gorica« koji je održavao liniju Jadran — USA (1947)

DOSPAS (Split), namijenjeno za odsukavanje nasukanih brodova, spašavanje na moru i tegljenje.

Jugoslavenska pomorska flota u poslijeratnom periodu do danas povećavala se iz godine u godinu zajedno s jačanjem privrednih i drugih mogućnosti naše zemlje, bilo da su trgovački plovni objekti izgrađivani u našim brodogradilištima ili su nabavljani u inozemstvu. Tako broj brodova pod jugoslavenskom zastavom, raste godišnje za 5 — 6%, a bruto registarska tonaža se povećava za oko 12%. Ali, naši brodograditelji sve više brodova sa svojih navoza isporučuju za strane kompanije, umjesto za domaću trgovačku flotu, jer na to nepovoljno utječe način kreditiranja gradnje. Sve ovo ističemo da bi sagledali mjesto i ulogu našeg najvećeg linijskog prevoznika — Jugoliniju, koja odavno predstavlja organizaciju trgovačke mornarice Jugoslavije koja ostvaruje najveći dohodak.

## OSNIVANJE I RAD JUGOLINIJE — PRODOR NAŠE ZEMLJE NA SVJETSKA MORA

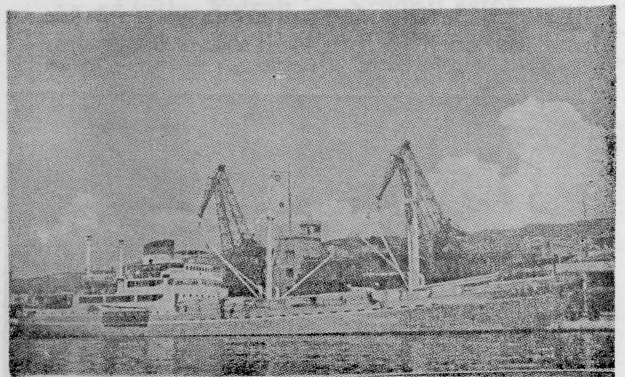
Jugoslavenska linijska plovidba, poznatija kao Jugolinija, osnovana je 20. januara 1947. godine na osnovi Zakona o državnim poduzećima. Važno je istaknuti da je rješenje o tome potpisao Predsjednik Vlade FNRJ, maršal Josip Broz Tito, dok je rješenjem Ministarstva financija od 13. februara iste godine Jugolinija upisana u Registar državnih privrednih poduzeća od posebnog značaja. Prvo sjedište ovog poduzeća duge plovidbe bilo je u Sušaku, s obzirom da tada još nije bio potpisan ugovor o miru s Italijom, pa je grad Rijeka bio pod Vojnom upravom. Navedenim aktima bilo je regulirano da **Jugolinija vrši prijevoz robe i putnika morem vlastitim, a po potrebi i iznajmljenim brodovima na redovnim prugama s inozemstvom.** Godine 1949. dolazi do pripajanja Jugoslavenske slobodne plovidbe Jugoliniji, jer je bilo suvišno da postoje dva poduzeća duge plovidbe. Odlukom Okružnog privrednog suda u Rijeci od aprila 1955. godine, službeno je deklarirano da Jugo-

linija predstavlja radnu organizaciju za vanjskotrgovinsko poslovanje, međunarodni transport robe i putnika u prekomorskoj i maloj obalnoj plovidbi.

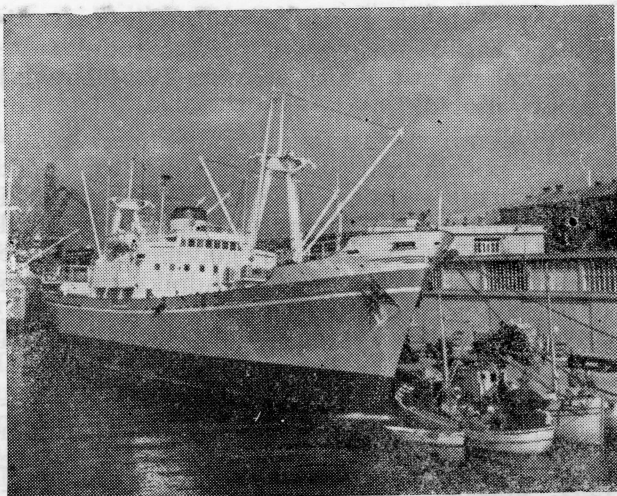
Prilikom osnivanja 1947. godine, Jugolinija je počela rasti sa svega 5 brodova i to: »Partizanka«, »Jajce«, »Radnik«, »Šabac« i »Hercegovina«, s ukupnim kapacitetom od 22.448 BRT. Najstariji po godinama gradnje među njima bio je brod »Radnik«, izgrađen 1908, a najveću nosivost imao je brod »Jajce«, 9.559 tona, dok je najveću brzinu razvijala »Partizanka«, 19 čvorova<sup>3</sup>.

U 1948. godini brodovi »Bosna«, »Topusko« i »Vis« dobiveni su na račun reparacija od Savezne republike Njemačke. Već slijedeće 1949. godine, flotni sastav Jugolinije brojčano jača na 21 brod, tako da rastu i ukupni kapaciteti na 102.800 BRT. Te godine dobija po prvi put nove brodove, a istovremeno flotni sastav se uvećava i prelaskom brodova Jugoslavenske slobodne plovidbe u osnovna sredstva Jugolinije. Novi brodovi su »Srbija«, »Sarajevo«, »Skoplje« i »Zagreb«. Ovaj posljednji je, u stvari, prvi plovni objekat koji je brodogradilište »3. maj« iz Rijeke isporučilo Jugoliniji, a ujedno i prvi brod koji je jedno domaće brodogradilište isporučilo našoj trgovačkoj mornarici. Godine 1950. flota Jugolinije se povećava za još 6 brodova i 17.815 BRT, a 1951. za daljnjih 5 brodova i 24.387 BRT, da bi za dvije godine — 1953. uslijedila poznata decentralizacija. Tada se brodovi do 2.500 tona izdvajaju i dodjeljuju Jadranskoj slobodnoj plovidbi Rijeka, a od ostalih se organiziraju tramperska poduzeća — jedno u Dubrovniku, a drugo u Kotoru. Jugoliniji se ostavljaju svi ostali brodovi za održavanje tada triju redovnih pruga i to: Jadran — Bliiski istok, Jadran — Sjeverna Evropa i Jadran — Sjeverna Amerika. Važno je spomenuti da je tada iz osnovnih sredstava Jugolinije izdvo-

<sup>3</sup> Čvor je mjera za brzinu plovidbe i označava prelaz jedne morske milje — 1852 metra na sat.



M/b »Zagreb«, prva novogradnja Jugoslavenske linijske plovidbe (izgrađen u Brodogradilištu »3. maj«). Brod je bio dužine 93 m (između okomica); širina 14 m; visina 8,35 m; gaz 6,60 m; BRT 3200; nosivost 3904 tona; brzina 13 čv; kapacitet skladišta 6.000 kbčm



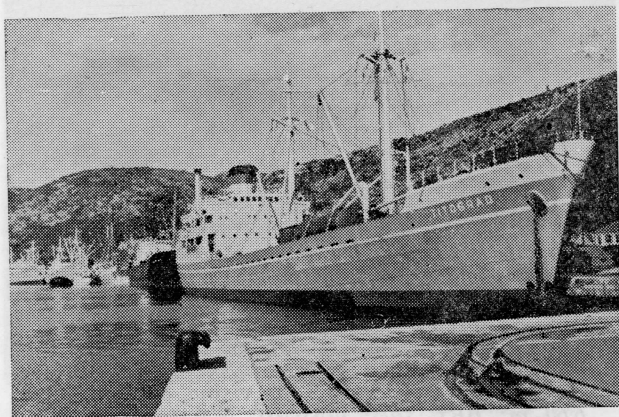
M/b «Sloboda» u riječkoj luci (1959.)

jeno i drugim pomorskim poduzećima ustupljeno 18 brodova-trampera<sup>4</sup>, kao i 2 tankera. Međutim, osjetniji porast broja brodova i ukupne bruto registarske tonaže Jugolinije poslije decentralizacije došao je tek 1958. godine, a kasnije iz godinu u godinu u flotni sastav ovog našeg najvećeg linijskog prevoznika, ulazi prosječno po 6 brodova. Neki brodovi stradaju u požarima i havarijama, iako su one bile rijetke, pa su brisani iz Registra.

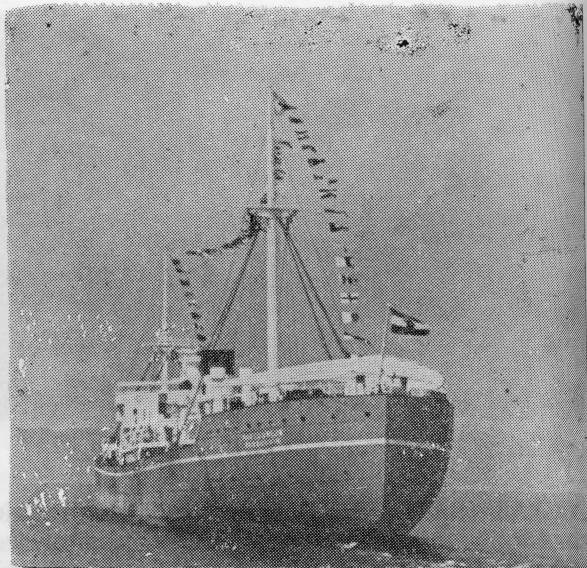
Zanimljivo je napomenuti da, osim prijevoza raznih tereta, neki brodovi Jugolinije imaju prostor i za prevoz putnika. Takvi su, na primjer, «Srbija» (40), «Hrvatska» (60), te «Viševica», «Tuhobić», «Klek» i «Zvir», koji najčešće saobraćaju na liniji Jadran — Sjeverna Amerika i prevoze po 50 putnika. Na taj način Jugolinija preveze godišnje u luke dalekih zemalja i oko 3.000 putnika, što je također značajno.

## PLOVIDBA NA STALNIM MEĐUNARODNIM LINIJAMA PO SVJETSKIM MORIMA

U vrijeme osnivanja Jugolinije, brodovi koji su joj dati u osnovna sredstva najčešće su plovili na liniji Jadran — istočno Sredozemlje,



M/b «Titograd» u gruškoj luci 1959. godine



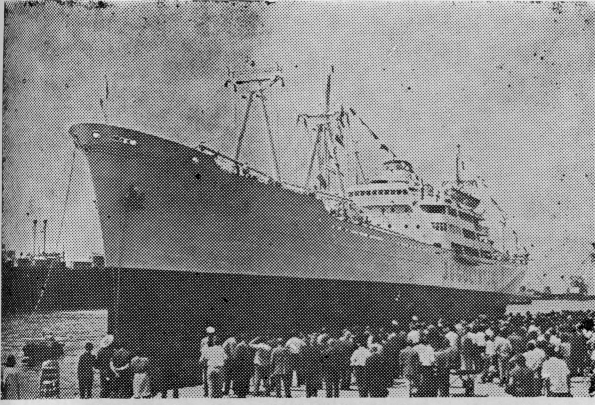
M/b «Makedonija» u plovidbi (1959. godine)

dok je manji dio saobraćao pravcem Jadran — Sjeverna Evropa. Na tome se posebno angažiraju brodovi «Radnik» i «Partizanka». Tako je brod «Radnik» aprila 1947. godine iz Splita zaplovio za SAD (New York) i Kanadu (Montreal) po naše predratne ekonomske emigrante, a usput je prevezio teret za te zemlje, kao i robu iz ovih zemalja za Jugoslaviju. Kasnije je ovaj naš brod išao i za Australiju s istim ciljem, a u slijedećim putovanjima za Ameriku, osim New Yorka, pristajao je i u lukama Paname, Venezuele i Meksika. I dok je brod «Radnik» prevezio istovremeno i teret i putnike, «Partizanka» je bila isključivo putnički brod. Ona je svoje prvo putovanje u sastavu Jugolinije obavila na relaciji Split — Sidney, gdje je pošla polovinom decembra 1947. a u Australiju stigla krajem januara iduće godine. Ovaj naš brod slavnog imena doplovio je iz daleke Australije u Split sredinom marta 1948. godine, da bi do kraja te godine bio angažiran na liniji Jadran — Argentina.

Jugolinija kasnije otvara ove međunarodne pruge: Jadran — Sjeverna Evropa, Jadran — Egipat (preko Cipra) i Jadran — Turska (uz pristajanje u grčkim lukama). Polasci brodova na svim ovim linijama bili su iz Rijeke svakih 20 dana. Međutim, već 1948. godine, osim navedenih, otvaraju se redovne stalne linije Jadran — Sjeverna Amerika, Jadran — Južna Amerika (istočna obala) i linija Jadran — Bliski istok. Linija preko Grčke za Tursku produžuje se i do luka u Crnom moru.

Tako je s plovidbom na međunarodnim linijama bilo nekad. Danas Jugolinija poslije višegodišnjeg istraživanja i razvoja, stalno održava ove redovne linije za svjetska mora:

<sup>4</sup> Tramper je teretni brod slobodne plovidbe bez određenog reda vožnje, dok je tanker vrsta broda za prijevoz tekućih tereta, najčešće nafte.



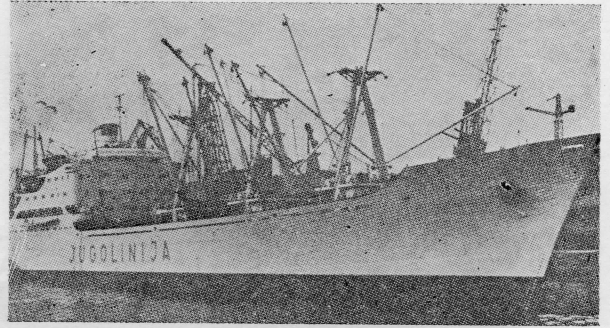
M/b »Trsat«, nosivost 13.930 tona, izgrađen u Brodogradilištu »3. maj« (1966), održava liniju za NR Kinu

— **Linija Jadran — Sjeverna Evropa** u kojoj je već duže vrijeme šest brodova, što je za njene potrebe možda i previše, jer je vremenom ova linija izgubila svoje originalne karakteristike, dijelom i zbog jake međunarodne konkurencije, a dijelom i zbog naših zastarjelih brodova koji troše skupa goriva pa su postali nekonkurentni. U sjedištu Jugolinije ističu da se na ovoj liniji može uspješno poslovati sa 3—4 broda, a dosad ih je za Sjevernu Evropu polazilo svakih 14 dana iz Rijeke naizmjenično u smjeni 6 brodova.

— **Linija Jadran — Južna Amerika (Atlantska obala)** je godinama jedna od najuspješnijih linija s obzirom na intenzivnu trgovinsku razmjenu sa zemljama kao što su Brazil i Argentina, do čijih luka naši brodovi najčešće doplovljuju. Polasci brodova Jugolinije iz Rijeke za Atlantsku obalu Južne Amerike su svakih 20 dana, a u slijedećem razdoblju će se za potrebe ove linije nabaviti još dva nova broda veće nosivosti.

— **Linija Jadran — Južna Amerika (Pacifička obala)** uvedena je kasnije i ona se zasad održava s dva vlastita broda Jugolinije, dok su ostali unajmljeni. Tržište toga područja pruža mogućnost upotrebe brodova veće tonaže, pa s obzirom na opseg izvoza i uvoza, smatraju u Jugoliniji, ovu prugu treba razvijati. Tako će u slijedećem srednjoročnom razdoblju i za potrebe ove linije biti nabavljena dva nova broda višenamjenskog karaktera i veće tonaže.

— **Linija Jadran — Sjeverna Amerika (Konvencionalni servis)** ostat će veoma važna za našu zemlju, iako je na njoj vrlo jaka konkurencija stranih brodarskih kompanija, jer je sve izraženija potreba za kontejnerskim servisom. Razmjena dobara i prijevoz industrijskih roba je znatan, posebno što se našeg uvoza tiče i krcanja tereta iz luke Boston, New York, Baltimore i Philadelphia. Ranije su polasci brodova na ovoj liniji iz Rijeke u



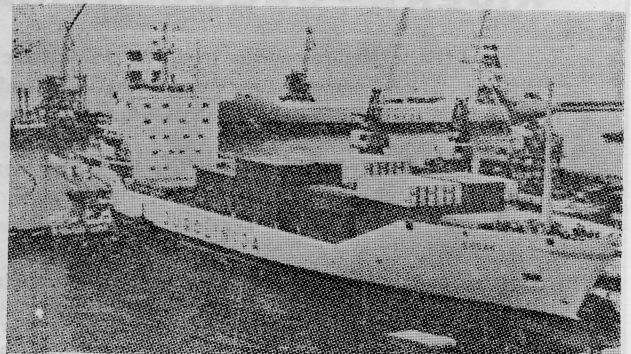
M/b »Klek«, nosivosti 7.835 tona, posljednjih godina obavljao je servis za Južnu Ameriku

pravcu Amerike bili svakih 20 dana, ali je to vrijeme skraćeno.

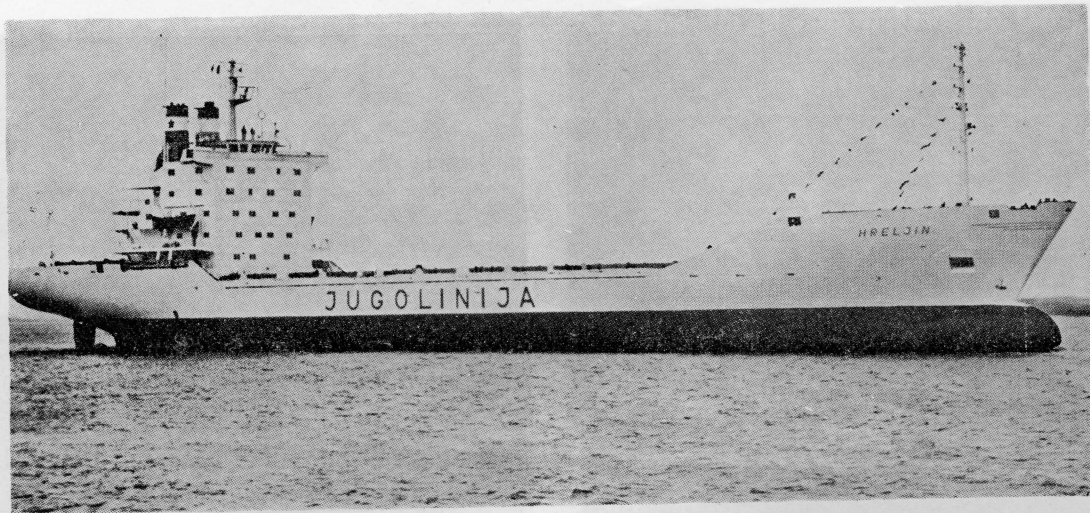
— **Linija Jadran — Sjeverna Amerika (Kontejnerski servis)** uvedena je kao redovna od 1977. godine, a dotle su trajala ispitivanja kontejnerskog prevoza tereta s iznajmljenim brodovima. Osim postojeća dva kontejnerska broda na ovoj liniji s kojima Jugolinija sada raspolaže, da bi se prevoz roba s domaćeg i stranog tržišta intenzivnije iskoristio, neophodno je nabaviti još dva takva broda, što će se realizirati u slijedećem srednjoročnom planu razvoja Jugolinije.

— **Linija Jadran — Bliski istok (Levant)** i dalje je jedna od značajnijih, s obzirom na razvijanje privredne i druge veze naše zemlje sa zemljama te regije. Ali, osim našeg tereta iz jadranskih luka, na ovoj liniji brodovi Jugolinije prevoze i tranzitni teret iz zemalja Srednje Evrope, a posebno ČSSR i Mađarske, s obzirom da te zemlje nemaju izlaz na more. One i druge svoju robu željeznicom dopremaju do naših luka na Jadranu, a odavde ih krcaju na naše istoka. Zbog raznovrsne strukture tereta koji se prevozi na ovoj liniji, kao i zbog zastarjelosti nekih brodova, Jugolinija će u slijedećem periodu nabaviti nekoliko višenamjenskih brodova.

— **Linija Jadran — Srednji istok** — značajna je kao i prethodna linija, a posebno poslije ponovnog otvaranja Sueskog kanala. Bro-



M/b »Sušak«, brod za prijevoz kontenera, u riječkoj luci za vrijeme ukrcanja kontenera



M/b »Hreljin« (BRT 8084), specijalizirani brod za prijevoz robe u kontenerima (kapacitet 574 TEU kontenera), izgrađen u istočnonjemačkom brodogradilištu Warnemünde 1977. godine

dovi saobraćaju od naših luka do luka Srednjeg istoka, s kojima imamo intenzivnu trgovinsku razmjenu. Na ovoj liniji, prema predviđanjima o mogućnostima iskorištenja brodskeg prostora u razdoblju srednjoročnog plana 1981—1985. godine, ističu u Jugoliniji, da ne bi trebalo mijenjati postojeće brodovlje i stanje.

— **Linija Jadran — Perzijski zaljev** iako je 1958. godine počela sa dva broda, poslije jedne decenije na njoj je saobraćalo čak osam brodova Jugolinije, što dovoljno govori o intenzitetu trgovinske razmjene sa zemljama toga zaljeva. Kapacitet brodovlja iznosio je na toj liniji preko 90.000 tona, ali prilike na području ovog zaljeva, zbog poznatih događaja u nekim zemljama i prisustva ratnih brodova velikih sila su sve teže. Uvedena su u eksploataciju dva najsuvremenija broda — »Lednice« i »Bribir«, ali će se za potrebe te linije nabaviti još dva broda višestruke namjene, a neke od postojećih izvući za saobraćaj na liniji za Daleki istok.

— **Linija Jadran — NR Kina** nekad je bila u sastavu linije za Japan, jer je ulaskom brodova Jugolinije 1957. godine u luke ovih dviju zemalja ostvaren krajnji domet našim brodovima za to područje svijeta. Razvoj političkih i ekonomskih odnosa s Kinom posljednjih godina, a naročito poslije posjete predsjednika Tita toj mnogoljudskoj zemlji, nametnuo je potrebu da se linija za tu zemlju odvoji od linije za Daleki istok. Prvi brod koji je iz naše zemlje bio upućen u Kinu bio je »3. maj«, kojeg je na dugo putovanje ispratio i ambasador te zemlje u Beogradu.

— **Linija Jadran — Daleki istok**, kao što smo vidjeli, nastala je razdvajanjem linije koja je ranije iz naših luka vodila za Kinu i Japan. Na ovoj liniji danas plovi najveći broj naših brodova, s velikim ukrcajnim kapacitetima i mogućnostima za prevoz raznog tereta. Također se sve više razvija i kontejnerski servis, što diktiraju i potrebe na japanskom tržištu i u njegovim lukama. Stoga su u brodogradilištu »Uljanik« u Puli za potrebe

## JUGOLINIJA

### RIJEKA - JUGOSLAVIJA

One of the world's most experienced cargo fleets  
P. O. Box 379, 51001 Rijeka, Yugoslavia.

Telegrams: Jugolinija Rijeka, Telex: 24218 Yu-juline.  
Telephone: 33-111.

**Adriatic/Mediterranean to U. S. A. Atlantic Ports.** Fast container service every 13 days by four modern container vessels: »Susak« and »Hreljin«, sister ships, 10,900 dwt. 18.5 knots, 574 TEU, each. »Jadran Express« 15,000 dwt. 19 knots, TEU 900.

**Adriatic Mediterranean to The Gulf.** Fast container service every 14 days by the container vessel »Buzet« of 12,430 dwt. 18 knots and 576 TEU, as well as two new container Ro/Ro sister ships: »Lednice« and »Bribir« both of 7000 dwt. 17.8 knots and 414 TEU.

**Regular Services:** East Lines: Levant Line (inc. of container storage and Ro/Ro service), Bengal Bay/Sri Lanka Line. Middle East Line (inc. of container storage and Ro/Ro service), People's Republic of China Line. Far East Line-Eastbound. Far East Line-Westbound/Adriatic ports. Far East Line-Westbound/Mediterranean ports. West Lines: North Europe Line. North America-East Coast/Gulf Line (inc. of container service), South America Line-Atlantic service. South America Line-Central and Pacific service. **Tramp Service:** High tonnage available.

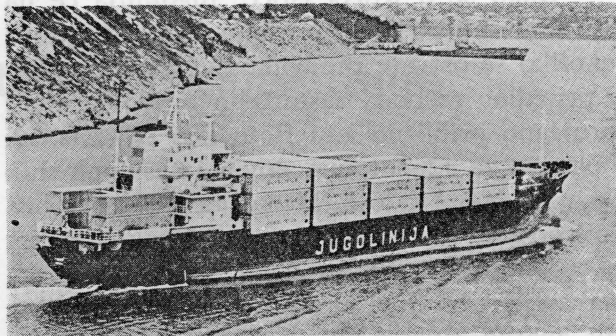
Jugolinije na ovoj relaciji izgrađena dva višenamjenska broda velike tonaže koji su isporučeni i stavljeni u promet krajem 1981. godine. Planira se nabavka još dva broda za potrebe linije za Daleki istok, da bi se brodovi »Krk« i »Mošćenice« izvukli za saobraćaj na liniji za Perzijski zaljev.

Kao što smo vidjeli, brodovi Jugolinije održavaju stalnu plovidbu na oko desetak linija i tako pokrivaju najvažnije luke svijeta u zemljama s kojima Jugoslavija održava ekonomske odnose i razvija intenzivnu trgovinsku razmjenu. Brodovi s Jugoslavenskom zastavom rado su viđeni u svim lukama svijeta, a naši pomorci su omiljeni ljudi i veoma solidni poslovni partneri, jer se u Jugoliniju kao prevoznika ima veliko povjerenje.

Pored linijskog poslovanja, koje smo naprijed istakli, Jugolinija svojom flotom brodova u OOUR »Slobodna plovidba« pruža domaćim i stranim partnerima iz cijelog svijeta raznovrsne prevozne usluge, nezavisno od brodova koji imaju utvrđeni red polaska i plovidbe na stalnim međunarodnim linijama. Tu se pretežno prevoze suhi rasuti tereti, kao što su rude i druge sirovine za industrijsku preradu. Srednjoročnim planom razvoja predviđa se jačanje i ove flote, koja će do kraja 1985. godine raspolagati sa 16 brodova, čije će ukupne mogućnosti biti 343.603 tona nosivosti.

#### DANAŠNJE STANJE, MOGUĆNOSTI I PERSPEKTIVE JUGOLINIJE

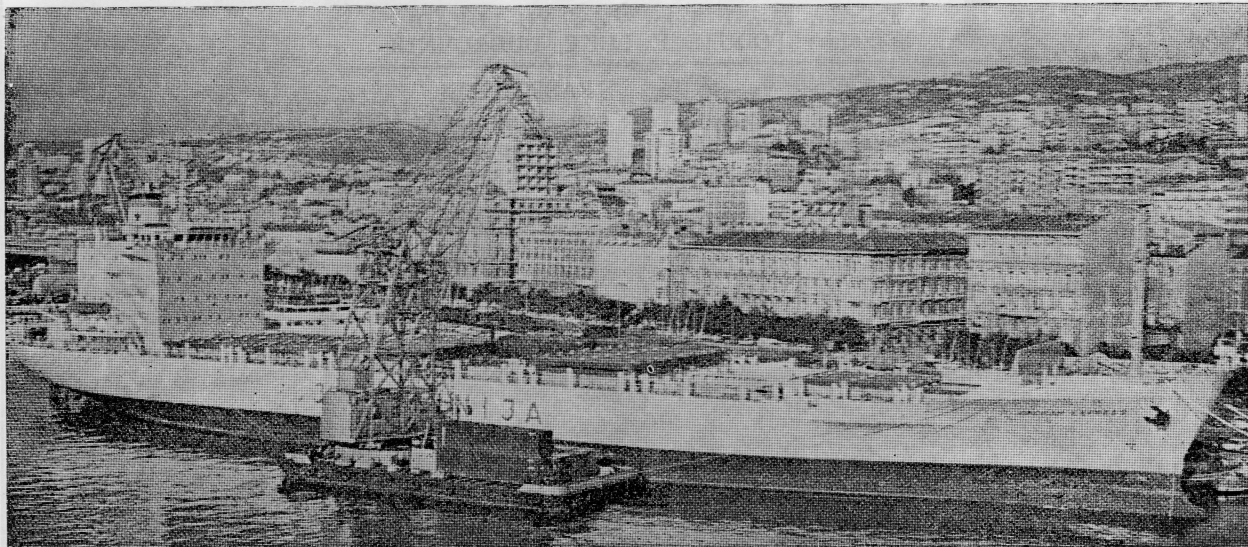
U proteklom razdoblju, prema nekim pokazateljima, a posebno za posljednjih desetak godina, brodovi Jugolinije ostvarili su oko 350 putovanja godišnje, pri čemu su pristajali u 2.710 do 3.595 luka (dolazeći u neke i po više puta godišnje). Krstareći plavim putevima oni su prelazili 3.558.484 milje godišnje, pa su takvom dužinom morskih puteva, u stvari,



M/b »PIONIR« (nosivosti 6096 dwt, izgrađen u Bremenu 1973) specijalizirani brod za prijevoz robe u kontenerima

obišli zemljinu kuglu preko 150 puta. Uzimajući u obzir da Jugolinija danas raspolaže sa oko 70 brodova proizlazi da je svaki brod oplovio Zemlju više od dva puta.

Međutim, prava današnja slika o ovom našem brodaru, ne bi bila potpuna, ako ne istaknemo da flota Jugolinije od oko 70 brodova ima nosivost od preko 780.000 tona jednovremenog ukrcaja tereta. Samo u prošloj godini njeni brodovi su prevezli u svijet preko 2,5 milijuna tona robe, pa su tako radni ljudi ovog vodećeg brodarskog kolektiva donijeli našoj zajednici neto devizni priliv od preko 283 milijuna dolara, a svojoj radnoj organizaciji ukupan prihod od preko 9,5 milijardi dinara. Koliko to znači dovoljno je spomenuti da je prije dvije decenije godišnji neto devizni priliv Jugolinije iznosio samo oko 10 milijuna dolara, a prije desetak godina 27 milijuna. Kad ne bi raspolagali takvom trgovačkom flotom u sastavu samo ovog našeg brodaru, postavlja se pitanje kolike bi tek izdatke u devizama imala naša zemlja za prevoz roba, raznih dobara i industrijskih proizvoda u one zemlje svijeta s kojima imamo razvijene ekonomske odnose.



M/b »Jadran Express«, kapaciteta 926 TEU kontenera, plovi linijskom servisu za istočnu obalu USA

Kako se u Rijeci ističe, Jugolinija će na kraju srednjoročnog razdoblja do 1985. godine, ukoliko se ostvare predviđanja izgradnje flote i prijedlog rashoda zastarjelih brodova, imati brojčano približno istu flotu kao i danas, ali bogatiju za 12 potpuno novih i šest polovnih iznajmljenih brodova. Međutim, tonaža će biti uvećana za oko 140.000 tona i tako dostići skoro milijun tona nosivosti. Novoizgrađeni i nabavljeni brodovi predstavljat će raznolik, ali znatno suvremeniju flotu od današnje. Odgovorni za ove poslove u Jugoliniji ističu da će među plovnim jedinicama o kojima je riječ, biti 4 višenamjenska broda, dva kontejnerska i tri RO-RO broda, pet linijskih, dva broda za rasuti teret i dva trampera. Međutim, na rad brodara i dalje će utjecati nestabilna politička i ekonomska situacija u svijetu. I pored toga, rukovodeći ljudi našeg vodećeg linijskog prevoznika, na čelu s generalnim direktorom Franom Valentićem, su optimisti u pogledu ostvarenja krajnjih ciljeva, bez obzira na teškoće koje su prisutne. Stoga se u poslovanju Jugolinije za slijedeću godinu predviđa ukupna vozarina veća za 10%, dok bi ukupni prihod bio uvećan za 17%. Takva ostvarenja prema raspoloživim kapacitetima plovnog sastava i organizaciji poslovanja su realno moguća, na što ukazuju i dosadašnji rezultati.

I na kraju, da kažemo i to, kako su rukovodeći i radni ljudi JUGOLINIJE, osim ostvarenih poslovnih rezultata, ponosni na činjenicu što je predsjednik Republike Josip Broz Tito na svojim putovanjima u misiji mira uzimao za svoju pratnju i njihove brodove. Bilo je to godine 1954—1955. kad je drug Tito putovao u Indiju i Burmu, a zatim 1958. kad je išao u državničke posjete Indoneziji i Cejlonu (današnja Sri Lanka) i 1968. kad je drug Tito obilazio zemlje zapadne Afrike. Na prvom putovanju u sastavu Združenog odreda naših brodova, nalazio se i brod Jugolinije — »Dinara«, a na drugom i trećem — brod »Lovćen«. Oni su, na veliko zadovoljstvo Predsjednika i naše javnosti, svoja putovanja obavili vrlo uspješno, što zlatnim slovima ostaje trajno zabilježeno u analima Jugolinije.

Za uspješno ostvarivanje samozaštite i rezultate na planu općenarodne obrane, Komanda vojnopomorske oblasti iz Splita dodijelila je posadama nekoliko brodova Jugolinije »Plakete JRM«, što je priznanje s kojim se radni i rukovodeći ljudi ovog kolektiva mogu s pravom ponositi. Ploveći na brodovima Jugolinije sa zastavom SFRJ naši pomorci afirmiraju po morima i oceanima svijeta ugled i napredak naše samoupravne socijalističke zajednice. To je ujedno i najbolji doprinos ovogodišnjim jubilejima — 40. godišnjici Ratne mornarice i pomorstva Jugoslavije i 35. godišnjici Jugolinije.

# PODUZEĆE LUKE DUBROVNIK

GRUŠKA OBALA 87

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

Brzovjav: PODUZEĆE LUKE DUBROVNIK

## OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.

## RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

