

Admiral MATE JERKOVIĆ  
Komandant Jugoslavenske ratne mornarice

## *Naše pomorstvo kroz prizmu narodne odbrane*



Trgovačka mornarica, Ratna mornarica i brodogradnja sa svim ostalim pomoćnim privredno-pomorskim pogonima (luke, skladišta, pomorska rasvjeta i t. d.) uvijek su činili jednu funkcionalnu povezanu i nerazdvojivu cjelinu, usmjerenu procvatu, snazi i sigurnosti zemlje kojoj pripadaju. Posebno bi danas, pri ovakvoj međunarodnoj ekonomsko-političkoj i vojno-strategijskoj konstelaciji snaga, bilo štetno svako razdvajanje tih elemenata, kako u njihovom razvoju tako i u namjenskom funkcioniranju. Naprotiv, u suvremenim uslovima, koje na najširem planu karakterizira proturječnost međunarodne povezanosti i podvojenosti svijeta, sve tješnje uzajamno prožimanje pomorskih faktora postaje zakonitost, čijim kategoričkim zahtjevima jednako podliježu sve pomorske države.

Razumije se samo po sebi da ni naše pomorstvo, uzeto u najširem svom smislu, ne može pretstavljati izuzetak na tom planu. Što više, čitavo ovo mirnodopsko kompleksno područje, gledano iz ratnih aspekata, dobiva svoje posebno oštre konture, kad je riječ o malim zemljama i o relativno malim mornaricama i kada se radi o pomorstvu koje se nalazi u vrlo dinamičnom stadiju razvoja svojih sastavnih elemenata, kao što je naš slučaj. O tome upravo i želim, povodom 5-godišnjice hvalevrijednog ilustrovanog časopisa »Naše more«, iznijeti ovdje izvjesna zapažanja i mišljenja.

Radi se u suštini o nekoliko krupnijih kompleksa našega pomorstva. Radi se o investiciono-eksploatacionom, o organizaciono-upravnom i o stručno-kadrovskom kompleksu — sve gledano iz aspekta narodne odbrane.

Već je Prvi, a osobito Drugi svjetski rat duboko u temelju potresao ranija shvatanja, da su pripreme i vođenje rata stvar isključivo vojnika. Prema onome kako se predviđa da bi mogao izgledati eventualni novi svjetski rat — od spomenutih zastarjelih shvatanja ne bi, naravno, mogao

da ostane ni kamen na kamenu. Sva sredstva i snage: umne, fizičke, moralne, materijalne — sve bi moralo da se, u slučaju nužde, stavi u službu odbrane zemlje, i to u najdoslovnijem smislu te riječi. A da bi se to postiglo brzo, potpuno i efikasno — o tome je potrebno da već u miru svaki na svoj način vode računa svi oni na koje bi se taj zahtjev u ratu odnosio. To je istina o kojoj danas nitko više i ne diskutira. Takvo shvatanje našlo je svog odraza i u našem »Zakonu o narodnoj odbrani« od 1955. godine, koga su svi radni ljudi naše zemlje prihvatili kao krupnu mjeru sigurnosti i garancije svoje nacionalne egzistencije.

Međutim, kad se naše određene praktične ekonomske, organizacione, tehničke, školske, naučno-istraživačke i ostale mjere u razvoju našeg pomorstva stave pod rigorozniju analitičku lupu, dolazi se do zaključka, da nismo na tom planu, zbog objektivnih ili subjektivnih razloga, bili uvijek dosljedni toj općoj zamisli i generalnim zahtjevima narodne odbrane, te da bi na tom području bilo potrebno u našoj budućoj praksi koješta brzo mijenjati.

Svi se slažemo u tome da odbrambena sposobnost i snaga svake zemlje zavisi, osim od subjektivnih faktora — brojnost, političko-ideološka izgrađenost, zdravlje, fizička kondicija, opće obrazovanje, stručno-tehnička i vojno-stručna verziranost nacije — također i od objektivnih, materijalno-tehničkih elemenata, od industrijske razvijenosti, od materijalnih rezervi, od materijalnih bogatstava nacije uopće. Isto tako je van diskusije, da je ukupna suma materijalnih bogatstava svake zemlje u direktnoj proporciji s vještinom i praktičkim razvijanjem i korištenjem izvora koji joj stoje na raspoloženju. Pri tome je stvar najelementarnijeg ekonomskog rezona da se prioriteto razvijaju i eksploatiraju oni izvori koji su s ekonomske točke gledišta najrentabilniji. U tom okviru pomorstvo se danas smatra u čitavom svijetu kao jedan od najobilatijih izvora snage svake pomorske zemlje. Što se tiče nas, mi imamo vanredne objektivne uslove za daljnji intezivan razvoj i eksploataciju našeg pomorstva. Mi smo pomorska zemlja. Na našim otocima i obalnom rubu živi svaki dvadeseti građanin naše zemlje, vezan tradicionalno i mentalno čitavim svojim bićem za more i pomorstvo. Po razvijenosti svoje obale, mi smo drugi u Evropi i prvi u Sredozemlju.<sup>1</sup> Po brodogradilišnim kapacitetima mi predstavljamo 60-ti dio ukupne svjetske brodogradne industrije.<sup>2</sup> Uz sve to zna se točno, da je trgovački brod jedina privredna institucija koja sama sebe isplati svake druge-treće godine. Pa ipak, u ukupnoj svjetskoj trgovačkoj bruto-tonaži mi predstavljamo samo 250-ti dio.<sup>3</sup> Naš stalno rastući prekomorski uvoz i izvoz podmiruje se još uvijek 55% s brodovima strane zastave,<sup>4</sup> što znači da nam godišnje, da drastično kažemo, propadne u more brodogovlje u vrijednosti od 20 milijardi dinara, što je ravno godišnjem budžetu naše Ratne mornarice.

Očigledno se, dakle, opravdava već određeni kurs što bržeg i što većeg ulaganja sredstava za daljnji razvoj naše pomorske privrede, jer to objektivno omogućuju i kategorički zahtijevaju životni ekonomski interesi naših radnih lju-

di. Samim time automatski se zadovoljavaju direktno i indirektno i stalno rastuće potrebe odbrane naše zemlje uopće i našeg mora, otoka i obale posebno.

Poslije naprezanja koje su radni ljudi već uložili u industrijalizaciju naše zemlje (kroz to djelomično i u našu pomorsku privredu) i poslije tekućih naprezanja, da se naša poljoprivreda dovede u sklad sa industrijom i postane zajedno s njom glavna baza naše materijalne moći, naše pomorstvo se javlja kao treći potencijalni neiscrpn i izvori bogatstva nacije, a samim tim posredno i kao snažan izvor jačanja naše žilavosti, naše odbrambene sposobnosti.

Činjenica je, da su u poslijeratnom periodu radni ljudi naše domovine uložili ogromne napore i relativno velika sredstva u razvoj naše pomorske privrede, kao što je činjenica i to, da su se ta ulaganja već do sada duboko ekonomski opravdala. Isto tako je činjenica, da naš tekući petogodišnji plan predviđa daljnje još intenzivnije investicije u ovu granu nacionalne privrede. Međutim pojavljuju se u posljednje vrijeme izvjesni simptomi i pitanja na tom planu, koja bi bilo dobro što prije raščistiti, kao zbog privrednih tako i zbog odbrambenih razloga.

Prije svega, već se formiraju neka mišljenja kako dosadašnja brodograđevna i brodotransportna konjunktura u svijetu opada i da u takvoj situaciji ne bi valjalo ići baš sada na daljnja ulaganja u pomorsku privredu. Navodi se kao dokazani primjer činjenica, da su SAD već dosada stavile u raspremu (u rezervu) preko 50% svojih trgovačkih brodova. Mišljenja smo da ovakvi argumenti ne bi nikako smjeli da utječu na naš perspektivni pomorski plan iz prostog razloga, što smo mi po svojoj ukupnoj brodskoj tonaži tek na pola puta, kao što smo već spomenuli, da podmirujemo svoje vlastite stalno rastuće transportne potrebe uvoza i izvoza, a da ne govorim o rastućim potrebama našeg internog pomorskog saobraćaja, turizma i dužobalnog transporta. Prema tome, mi možemo i korisno nam je da razvijamo svoju trgovačku flotu sve dotle, dok ona po svojim ukupnim kapacitetima ne pokrije naš unutarnji i sopljno-transportni debalans, bez obzira na opće svjetsko osciliranje brodogradnje i brodarstva.

Drugi razlog, koji u posljednje vrijeme izaziva naročito žive diskusije u redovima pomorskih privrednika, jesu izvjesni instrumenti koji su se, bez obzira na svoju općeprivrednu i socijalnu opravdanost, u izvjesnom smislu nega-

tivno odrazili na našu brodogradnju i brodarstvo, a tako ih osjeća i Ratna mornarica zbog prilično osjetnog poskupljenja određenih svojih plovni objekata. Po svemu sudeći, bit će neophodno što prije revidirati neke od tih instrumenata u cilju daljnjeg i privrednog i odbrambenog jačanja našeg pomorstva.

Posebni simptom, koji je sa stanovišta daljnjeg razvoja naše brodogradnje i brodarstva, a samim time posredno i Ratne mornarice, izazvao posebne i naročite, a možda ipak neopravdane diskusije, jest činjenica, da prema strukturi investicija u prijedlogu društvenog plana za 1959. godinu, nedavno razmatranog u Saveznoj narodnoj skupštini — proizlazi, da će u idućoj godini u industriju, građevinarstvo i saobraćaj biti manje investirano, nego što je to bilo u 1958. godini, dok će se u sve ostale grane nacionalne privrede uložiti relativno više ili jednako kao ove godine.<sup>5</sup> Uzeo u cjelini, ta je stvar očigledno sasvim opravdana. Međutim s obzirom na činjenicu, da se naša pomorska privreda razvija i manifestira upravo kroz te tri grane nacionalne privrede (industrija, građevinarstvo i saobraćaj), proizlazi, da bi i u nju proporcionalno bilo investirano u idućoj godini ukupno za 3,4% manje nego ove godine.

Iz strukture realiziranih nacionalnih prihoda u proteklom godinama vidi se da je naša pomorska privreda do te mjere ekonomski snažno opravdala dosadašnje investicije, da se uopće ne može diskutirati o tome, da li se ono što je dosad uloženo pokazalo rentabilnim ili ne i u vezi s tim da li ubuduće treba smanjiti ili povećati investicije za pomorstvo. Prema tome ovo indicirano smanjenje od 3,4% očigledno je direktna posljedica činjenice što je naše pomorstvo organizaciono razbijeno kao cjelina, odnosno što se ono rasplesnulo u nekoliko drugih privrednih grana, koje su po svojim ostalim elementima došle u takav stadij razvoja, da ih se zasada može u izvjesnoj mjeri manje forsirati za račun nekih drugih relativno zaostalih privrednih grana. Drugim riječima vrlo je vjerojatno, da do ovog proporcionalnog investicionog smanjenja za pomorstvo ne bi došlo ni u prijedlogu — (rješenje još ne znamo) — da je naše pomorstvo organizaciono postavljeno kao izdvojena privredna grana, što ono po svojoj suštini zaista i jest.

U vezi s ovim detaljnije bismo se osvrnuli, opet iz aspekta narodne odbrane, na još neke organizaciono-privredne i upravne probleme. Tu su po našem mišljenju osnovna ova dva pitanja: centralni savezni organ za jedinstveno vođenje politike razvoja našeg pomorstva i njegova suradnja s odgovarajućim organima narodne odbrane pri rješavanju problema zajedničkih za Trgovačku i Ratnu mornaricu, brodogradnju i sve ostale elemente našeg pomorstva.

Činjenica je, naime, da se je decentralizacija vlasti, razvoj komunalnog sistema i široki razmah samoupravljanja duboko opravdao u našim nacionalnim uslovima. Međutim, postoje izvjesna područja nacionalnog života, koja bilo po svojoj prirodi (kao na primjer: armija, spoljna politika), bilo zbog svog relativno nižeg nivoa razvoja na kome se u datom momentu nalaze, bilo zbog svog jedinstvenog nacionalnog značaja — zahtjevaju u izvjesnom smislu centralizirano rukovođenje i funkcioniranje. U ovu kategoriju spada, po našem mišljenju, naše pomorstvo, naša pomorska privreda. Kolikogod je ona moćan izvor materijalne snage, kad je solidno postavljena na svoje noge, toliko je, s druge strane, ona skupa i složena u izgradnji dok se ne postavi na svoje pravo mjesto, dok se ne izgradi u svojim elementima kao harmonična cjelina. Ona je u svojoj izgradnji toliko skupa, a u svom funkcionalnom uigravanju s privredne, pravne, orga-



Torpedni čamac u vožnji

nizacije, mobilizacijske i odbrambene tačke gledišta toliko složena, da je same primorske komune ne mogu izgraditi svojim sredstvima i jedinstveno i svestrano regulirati svojim propisima. To može izvršiti na odgovarajući način samo nacionalna zajednica preko odgovarajućeg saveznog organa, što je, usput budi rečeno, i normalno, jer naša pomorska pivreda ni u svojoj eksploataciji u ekonomskom i odbrambenom smislu nije primorski, nego izrazito jugoslavenski organizam. Primjera radi da spomenemo samo opće poznati ekonomski komunalni lokalizam, koji se sve više ispoljava na trgovinskom konkurentskom planu između pojedinih naših pomorskih poduzeća van naše zemlje, što nikako ne može biti od interesa za našu zajednicu ni u privrednom ni odbrambenom pogledu. Prema tome mišljenje je pomorsko-privrednih faktora, da bi se potpuno opravdalo formiranje posebnog organa saveznog značaja ranga sekretarijata, koji bi ne administrativno — birokratski kočio, nego koji bi vodio jedinstvenu politiku našeg pomorstva kao posebne privredne grane u cilju njegovog što bržeg i što harmoničnijeg daljnjeg razvoja. Po našem mišljenju ovaj organ bi bio opravdan i s pozicija odbrane našeg mora, otoka i obale.

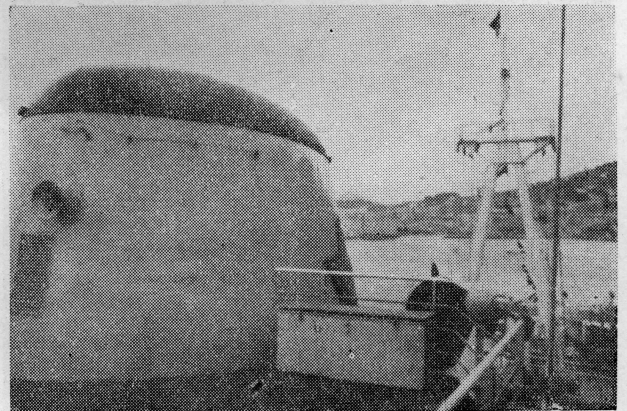
S odbrambene tačke gledišta, naime, nama ne može biti irelevantno ne samo to kako je organizaciono postrojen rukovodeći vrh našeg pomorstva (koji za sada uopće ne postoji, jer organizaciono ne postoji ni pomorstvo kao posebna privredna grana), nego ni to kako su organizaciono postrojene niže instance našeg brodarstva, brodogradnje, ribarstva i ostalih elemenata pomorske privrede uopće. Općenito govoreći, naše je mišljenje, da pri određivanju formacije, mjesta i uloge rukovodećeg pomorskog organa, kao i nižih organizama, treba voditi računa, kolikogod je to moguće, prije svega o jednom općem suvremenom odbrambenom zahtjevu, to jest da se u slučaju potrebe može brzo i bez organizacionih potresa preći s mirnodopskog upravno-privrednog na ratni komandno-odbrambeni kolosijek.

Dalje, kad naši današnji, međusobno odvojeni pomorsko-privredni faktori, kao što je Udruženje brodaraca, Brodograđevno udruženje i t. d. — rješavaju razne zajedničke krupne probleme iz domene našeg pomorstva, oni se gotovo isključivo okupiraju privredno-financijskim i ekonomsko-tehničkim pitanjima i svakom od tih pitanja prilaze uglavnom iz aspekta momentanog ili perspektivnog ekonomskog rentabiliteta.<sup>6</sup> To bi bilo sasvim normalno i logično, da međunarodna situacija nije ovako eksplozivna, da hladni rat ne brekti ovako žestoko, kao što brekti ili da opasnost od izbijanja vrućeg rata stalno ne visi nad svijetom kao Damaklov mač. Međutim, pri ovakvoj svjetskoj situaciji kakva ona jest, a mali su izgledi da će se u skorijoj budućnosti bitno poboljšati, sva načelna pomorsko-privredna, osobito investiciona pitanja, po našem mišljenju, treba promatrati istovremeno i s tačke gledišta interesa odbrane zemlje i na tom planu uvijek tražiti najpodesnija kompromisna rješenja. S obzirom na karakteristike eventualnog budućeg rata, nama, naime, ne može biti svejedno, da li ćemo, na primjer graditi par velikih luka ili veći broj manjih i kakvi su saobraćajni transportno-manevarski uslovi povezanosti tih luka sa unutrašnjošću; nije nam svejedno da li ćemo graditi suhe ili plivajuće dokove, kolikih kapaciteta, da li manji broj većih ili više manjih dokova, da li će oni biti konstruktivno nerastavljivi ili će biti sastavljeni od više članaka; nije nam svejedno da li će mala i manja brodogradilišta biti zapostavljena ili ćemo ih forsirati do potrebne mjere; nije nam svejedno kako će duž naše obale biti raspoređeni lučki, dokovski, brodogradilišni i remontni kapaciteti; koliko i kakvih će se brodova trgovačke i ribarske flote razvijati u sva-

koj od naših priobalnih komuna; nije nam, posebno, svejedno kakve će vrste, maritimnih osobina i tonaže biti i kakav će pogon, brzinu, navigacijsku i ostalu opremu imati svaki pojedini brod koji se gradi ili adaptira za potrebe naše trgovačke ili ribarske flote.

S odbrambene tačke gledišta nama ne može biti irelevantno čak ni to da li će naša broderska poduzeća kupovati ili naručivati brodove u inozemstvu i da li će tamo remontovati brodove ili će to obavljati naša brodogradilišta i remontni zavodi. Ovo zato što angažiranje i eventualni daljnji razvoj naše brodogradilišne industrije nije samo ekonomski problem zaposlenosti, prihoda i slično, nego je to automatski i moralno-politički problem, a samim time i problem narodne odbrane. A različitih shvatanja u ovom pitanju ima dosta među našim brodarima i brodograditeljima.

Sasvim je razumljivo, da se pri rješavanju svakog od ovih i niza drugih nespomenutih pitanja mora voditi računa prvenstveno o privrednim momentima, koji su, kao što rekosmo, posredno važni i za povišenje odbrambenih snaga zemlje, ali bi isto tako trebalo da bude logično da pri tome ne možemo biti ekskluzivni, to jest da vodimo računa samo o privrednim momentima, zapostavljajući potpuno probleme odbrambene žilavosti naše pomorske bazijske i operacijske osnovice. Pri rješavanju svakog od ovih pitanja neophodno je, naime, voditi računa o tome, da će eventualni budući rat biti atomski i totalan; ako izbije, da će izbiti iznenada; da će posebno žestoki, masovni i raznoobrazni biti napadi iz vazduha, da će se tražiti za napad što rentabilniji taktički ciljevi i t. d. Prema tome životno je važno u okviru rješavanja ekonomskih, organizacijskih i drugih mjera pri razvoju našeg pomorstva voditi računa također i o odbrambenim momentima, kao što su: disperzija bazijskih elemenata, u prvom redu brodogradilišnih, remontnih i lučkih instalacija; težnja ka avio — ili atomskoj nerentabilnosti ciljeva s obzirom na njihove razmjere i lokacionu prikupljenost objekata; kompletiranje aktivne PA odbrane obale nizom pasivnih zaštitnih mjera (ukapanje, maskiranje, rastavljenost, pokretljivost objekta ili njihovih dijelova); zatim, da se načelno svaki trgovački i ribarski brod obezbjeđi već u mirnodopskom periodu, to jest u izgradnji, da može i umije »navigat« u ratnim uslovima; da sigurno održava vezu na odgovarajući način s onim s kim to treba da radi, da može sam sebe da brani od pojedinačnih neprijateljskih aviona, podmornica i od posljedica ABH napada; ukratko, da se može upotrebiti ne samo za svoju osnovnu mirnodopsku privrednu funkciju, nego i za dopunske odbrambeno-ratne



Jedna od modernih tekovina naših brodogradilišta za trgovačku mornaricu.

zadatke, kao što su PABZ, PA, PV, PP, PT, PD, PM borba i t. d.

U vezi sa svim ovim postavlja se i pitanje, koje također zahtijeva svoje posebne zakonske regule, to jest tko i na koji način bi bio dužan da obezbjedi sve one izvanredne troškove na primjer oko ugradnje tipa takvog pogona, koji zbog odbrambenih potreba trgovačkom ili ribarskom brodu stvara veću brzinu, nego što mu to treba za privredne svrhe; da obezbjedi da se na određene brodove trgovačke i ribarske flote ugrade radari, PEL-ovi, posebna sredstva veze, ojačanja za nadoknadnu montažu odgovarajućih vrsta opreme i naoružanja za samoodbranu i t. d. Da li bi to trebalo da čine privredna poduzeća ili komune, kojima određeni brodovi pripadaju, kroz formiranje posebnih fondova za te svrhe, ili bi sve to trebalo da se obezbjedi kroz budžet DSNO-a odnosno KRM, koji sugeriraju te mjere i t. d. Dalje, vrlo je interesantno pitanje i traži svoje najbolje organizaciono, materijalno-financijsko, privredno-proizvodno i vojnostručno rješenje problem prevođenja određenih pomoćnih brodova RM u sastav naših priobalnih organizacija trgovačke mornarice. Problem se sastoji u tome da se, uz određenu kompetenciju, određena privredno-pomorska poduzeća trgovačke mornarice, podmirujući određene potrebe RM, njenih plovinih, bazijskih, otočnih i ostalih elemenata, praktično već u miru pripremaju i organizaciono i stručno za svoje funkcije u slučaju rata.

Kao što se vidi iz ovog kratkog izlaganja, postoji čitav niz pitanja koja podjednako interesiraju i Trgovačku i Ratnu mornaricu, i brodogradnju, i Upravu lučko-skladišne službe, i sve ostale pomorske faktore. Zato nam se čini da veoma uvjerljivo djeluje zahtjev, odnosno prijedlog, da se najprije organizaciono riješe određena pitanja, i to u prvom redu pitanje pomorstva kao zasebne privredne grane i Sekretarijata za pomorstvo, kako bi se onda zajednički, efikasno i paralelno, mogla rješavati i sva ostala spomenuta i nespomenuta pitanja privrednog i odbrambenog karaktera. Pri sadašnjem organizacionom stanju vrlo su teški, spori, a često i neefikasni razni pokušaji da se ta pitanja uspješno riješe.



Divizion torpednih čamaca na vježbi.

U najtješnjoj vezi s ovim organizacionim pitanjima je i stručno-kadrovski kompleks problema. Zbog ograničenog prostora nabacit ćemo iz ovog domena samo nekoliko najkrupnijih pitanja od našeg zajedničkog interesa.

Na našoj obali postoje već sada dvije kolosalne mreže pomorskih akademija i škola: jednu mrežu čine vojno-pomorske, drugu trgovačko-pomorske škole. Ove mreže vrlo dobro funkcioniraju svaka za sebe. Međutim, svakodnevna praksa nas uvjerava, da bi i organizaciono i prostorno, i u pogledu opreme kabineta, laboratorija, školskih brodova, biblioteke, udžbenika, i kroz planove i programe, i kroz stručni nastavni kadar bila i moguća i potrebna mnogo veća suradnja i usklađenost rada tih dviju mreža. Činjenica je da Trgovačka i Ratna mornarica imaju različitu terminologiju i tamo gdje zato nema nikakve potrebe (navigacijski termini, terminologija pri upravljanju — komandiranju brodom uopće i strojem posebno, razlike u području radio-saobraćaja, na području tehničke nomenklature i t. d.), što bi u slučaju rata bez sumnje otežalo međusobno sporazumijevanje. Kroz usklađeni rad tih dviju mreža moglo bi se efikasnije i jeftinije riješiti i pitanje pozivanja na vježbe rezervnih pomorskih oficira. Kroz školske kvalifikacije jedne i druge mreže dobivaju se različite zakonske funkcionalne kvalifikacije, što otežava mirnodopski kadrovski manevar između dvije mornarice, iako ne vidimo opravdanih razloga za takvo stanje. Mogla bi se, uz poboljšane organizacione uslove našeg pomorstva bolje rješavati i neka druga važna pitanja, kao što je stvaranje rezervnog oficirskog i podoficirskog kadra za RM, neka važna mobilizacijska pitanja, pitanja ratnog rasporeda ukrcanih i neukrcanih mornara i pomoraca, što bi opet olakšalo ratni kadrovski manevar.

Na osnovu svega izloženog, smatramo, da je opravdan zaključak da naše pomorstvo predstavlja zasebnu moćnu privrednu granu, da ga kao takvog treba i organizaciono postaviti i dalje forsirano razvijati, te da će ono uz sretno rješenje spomenutih pitanja predstavljati ubuduće još snažniji izvor našeg općeg nacionalnog prosperiteta, uslov još bržeg podizanja životnog standarda našeg primorskog stanovništva i još moćniju polugu naše nacionalne bezbjednosti.

<sup>1</sup> Vidi: »Naši otoci« — Dr. Ivo Rubić, izdanje 1952. Split.

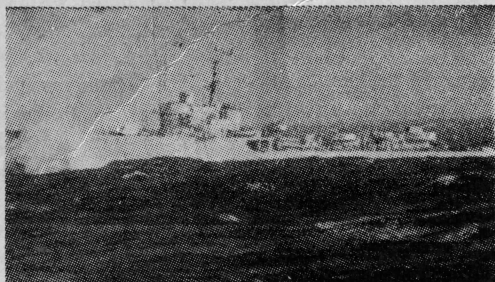
<sup>2</sup> Vidi: Bilten broj 17, izdanje Udruženje brodogradne industrije, Rijeka 1958. g.

<sup>3</sup> Vidi: Godišnjak pomorskog i riječnog brodarstva za 1958. g. izdanje Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja.

<sup>4</sup> Vidi: Analiza prekomorske plovidbe — Izdanje Udruženja pomorskog brodarstva, Rijeka 1957. g.

<sup>5</sup> Vidi »Borbu« od 12. XI. 1958. godine, str. 5, beogradsko izdanje.

<sup>6</sup> Vidi elaborat ing. Ercegović S. »Dokovi jugoslovenskih pomorskih brodogradilišta« Rijeka 1958. godine.



Jedan od naših razarača