

Razvoj flote Atlantske plovidbe od njenog osnivanja do danas

I

Postojanje i djelatnost »Atlantske plovidbe« kroz razdoblje od dvadeset i pet godina u samoupravnoj, socijalističkoj, nesvrstanoj Jugoslaviji značajna je obljetnica koja zahtijeva i zaslužuje da se posebno obilježi, ne samo radi toga da se konstatiraju prebrođene teškoće i postignuti uspjesi u tom značajnom periodu života dubrovačkog pomorstva i dubrovačkog brodarstva. Osnivanje »Atlantske plovidbe« 1955. godine znači istodobno i potvrdu kontinuiteta orijentiranosti Dubrovnika prema moru i brodovima, kontinuiteta koji traje još od dolaska Hrvata na Jadran, kontinuiteta koji se proteže na razdoblje preko tisuću godina.

Kroz povijest Dubrovnik duguje svoj opstanak, uspjeh i rast, spremnosti svojih sinova da se otisnu morem i njihovoj sposobnosti da u pogibeljnom elementu plovidbe i okrutnim uvjetima brodarenja opstanu, izdrže i uspiju na moru. Dubrovnik ima svojih uspona i padova, ali prisutnost njegova na moru i orijentiranost Dubrovčana moru, nije nikada bila dovedena u pitanje i to ne samo iz želje da se priskrbi, iz težnji da se privređuje, ili iz ljubavi prema mo-

ru, nego iz potrebe da se živi i nužnosti da se preživi.

Potisnuta ratnim vihorom, samo privremeno je zaustavljena stoljetna pomorska tradicija ovoga grada. Decentralizacijom trgovačke mornarice i osnivanjem »Atlantske plovidbe« u Dubrovniku ponovo dolazi do snažnog oživljavanja dubrovačkog brodarstva, novog poleta i nastavka bogate pomorske tradicije Dubrovnika.

Između dva rata, zapravo pred početak drugog svjetskog sukoba 1938. godine, Dubrovnik raspolaže flotom od blizu dvije stotine tisuća bruto registarskih tona, što predstavlja polovinu kapaciteta sveukupne jugoslavenske trgovačke mornarice. Učešće dubrovačkog kapitala u ostalim parobrodarskim društvima izvan Dubrovnika iznosi od 30 do 60%. Ne ulazeći u karakter poslovanja tadašnjih brodovlasnika, ova privredna grana se vrlo povoljno odražava na životni standard velikog broja zaposlenih pomoraca, kao i drugog stanovništva zaposlenog na drugim poslovima vezanim uz pomorstvo.

Po završetku drugog svjetskog rata radi velikih gubitaka koje je pretrpjela naša trgovačka mornarica i radi što brže obnove ratom opustošene zemlje, koncentracija cjelokupne trgovačke



M/b »PETKA«, nosivosti 10.230 tona, prva novogradnja »Atlantske plovidbe«, izgrađen u Splitu 1957. godine

mornarice na jednom mjestu i u jednom poduzeću nije bila samo opravdana, već i prijeko potrebna. Međutim, u razdoblju od daljnjih desetak godina prilike su se izmijenile i koncentracija je od nužnosti prerasla u kočnicu daljnjeg razvitka našeg pomorstva i brodarstva. Snaga našeg pomorstva leži u rasprostranjenosti duž čitave jadranske obale i u zainteresiranosti primorskog stanovništva za njegov razvoj i napredak. Centralistička organizaciona forma u našoj pomorskoj privredi nije više odgovarala novom socijalističkom društvenom uređenju i njegovom svakodnevnom napretku i evoluciji, težnji za što boljom i sretnijom budućnosti, gdje znanje, inicijativa i stvaralaštvo širokih radnih masa treba da dođe do punog izražaja za cjelokupnu privredu i ekonomsku snagu zemlje.

Logično je, dakle, da je, ocijenivši da su prestali postojati razlozi za koncentraciju cjelokupne trgovačke mornarice na Rijeci, ideja o decentralizaciji potekla baš u Dubrovniku, među njegovim pomorcima i među cjelokupnim stanovništvom ovoga kraja. Ova zamisao nalazi svoj puni izražaj osnivanjem Kluba pomoraca »Miho Pracat« u Dubrovniku preko kojeg pomorci Dubrovnika uz punu podršku društvenih i političkih faktora i ostalog stanovništva, iniciraju pitanje decentralizacije trgovačke mornarice. Ovoj se inicijativi kasnije pridružuje još neke pomorske komune. Ali to je tek početak jednog upornog dokazivanja.

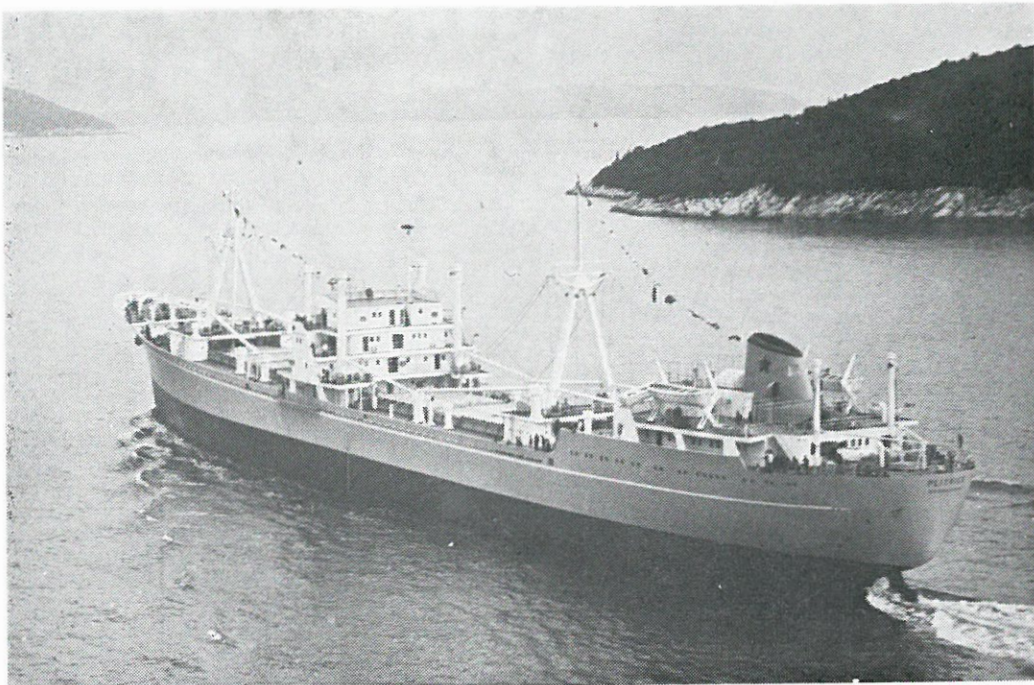
U materijalima »Ekonomska problematika Dubrovnika«, izrađenim od strane posebne komisije Izvršnog vijeća Sabora NRH 1954. godine, vidljivo je da je Dubrovnik izgubivši brodove nakon rata izgubio i svoju ekonomsku bazu. Dohodak po stanovniku grada manji je za 78%,

a na području Kotara za 40% od predratnog dohotka. Na ovom području dohodak je manji za 40% od prosječnog dohotka NRH, a za 35% manji od općeg jugoslavenskog prosjeka.

U zaključnim prijedlozima Odbora za privredu Izvršnog vijeća Sabora NRH, koji su izrađeni na temelju izvještaja i materijala naprijed spomenute Komisije, kao prvo postavljeno je pitanje obnove pomorstva. Ukazujući ujedno da je trampersko poslovanje naročita specijalnost dubrovačkog pomorstva, kaže se u spomenutim prijedlozima i zaključcima, da bi trebalo ispitati mogućnosti decentralizacije postojeće trgovačke mornarice, izdvajanjem nekoliko jedinica i formiranjem novog poduzeća u Dubrovniku. I konačno koncem 1955. godine prijedlog za decentralizaciju je pozitivno ocijenjen od Odbora za privredu Sekretarijata za saobraćaj i veze SIV-a, te je Radnički savjet Jugolinije, dana 10. prosinca 1955. donio odluku da se iz osnovnih sredstava Jugolinije izdvoji 18 trampera i dva tankera od čega je »Atlantska plovidba« Dubrovnik, koja je već 27. svibnja 1955. osnovana Rješenjem Narodnog odbora grada, dobila 7 trampera, i to: »Banija«, »Livno« »Korenica«, »Korčula«, »Plitvice«, »Kragujevac« i »Beograd«, sa ukupno 35.038 BRT i 58.447 DWT.

II

Prvi brod »Banija« primljen je 14. prosinca 1955. godine, a zatim su postupno, jedan za drugim u vrlo kratkim razmacima, preuzeti svi ostali brodovi osim broda »Beograd«, koji je radi potrebe »Jugolinije« bio predat tek krajem 1956. godine.



M/b »PLITVICE«, nosivosti 15.202 tone, izgrađen u Splitu 1964. godine

Primopredajom broda »Banija« poduzeće je započelo svoj rad i poslovanje. Organizaciono poduzeće je već ranije bilo postavljeno, te se odmah pristupilo njegovom konstituiranju. Nakon provedenih izbora za organe upravljanja, održan je sastanak prvog Radničkog savjeta, dana 18. siječnja 1956. godine u prostorijama Kluba pomoraca »Miho Pracat«.

S obzirom na tehničku zaostalost flote početak poslovanja nije bio lak. Prosječna starost brodova iznosila je 35 godina. Svi brodovi bili su na parni pogon, loženje na ugalj, i s brzinom od 6,5 do 8,5 milja. Komercijalna upotrebljivost ovih brodova bila je vrlo ograničena činjenicom da se ložio ugljen, što je značilo veliki potrošak, dugo vrijeme bunkeranja i posebno potrebu da se brodovi zapošljavaju na relacijama gdje je moguće snabdijevanje ugljenom. Pored toga tehnička istrošenost brodova zahtijevala je česte popravke naročito kotlova, a to je opet značilo neophodnost da se brodovi zapošljavaju na relacijama gdje se ti popravci mogu jeftinije vršiti.

Ocijenivši ovu situaciju prvi Radnički savjet postavio je pred kolektiv četiri osnovna zadatka:

- postojeći plovni park koliko je moguće tehnički dotjerati,
- pristupiti izgradnji novih jedinica,
- u zamjenu za dotrajalu tonažu nabaviti novije polovne brodove,
- osposobiti kadrove za potrebe modernih jedinica.

Izvršenju ovih zadataka pomogla je činjenica da je decentralizacija izvršena u periodu vrlo visoke konjunktura na tržištu brodske flote, tako da i ovi stari brodovi u prvo vrije-

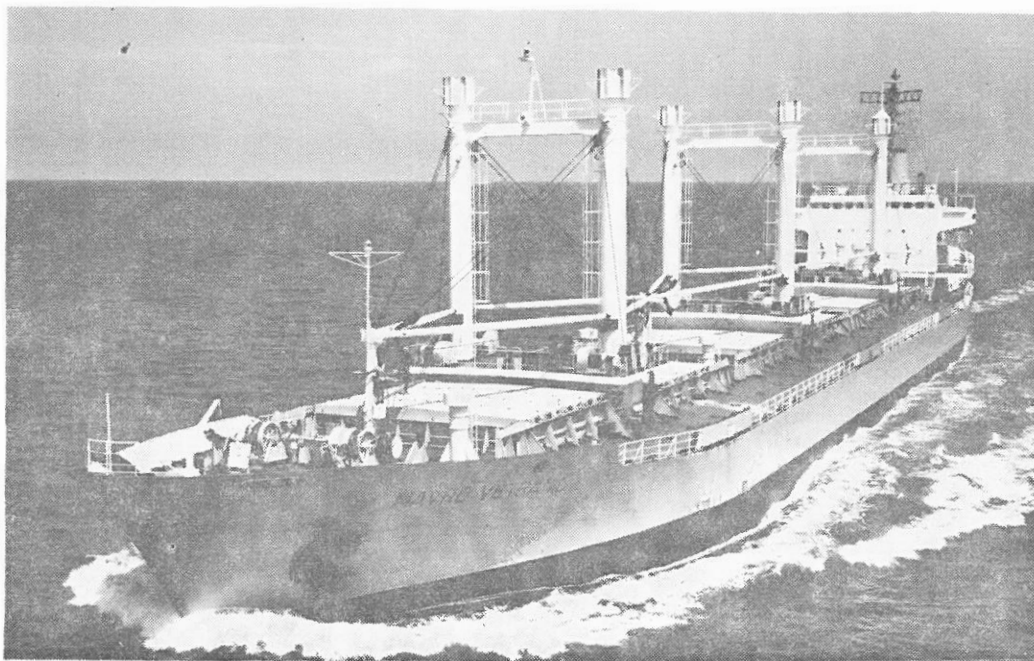
me nose veliki dohodak. Ocijenjeno je da se veće tehničke zahvate isplati vršiti jedino na brodovima »Banija« i »Beograd«. Oba broda preuređena su na pogon lož-ulja čime je komercijalna uporabivost povećana, a time i vijek trajanja znatno produžen.

Prva novogradnja, motorni brod »Petka«, sagrađen je u brodogradilištu »Split« u Splitu, isporučen je 1957. godine. Za njome slijede brodovi »Ruđer Bošković« isporučen je 1959. »Gundulić« 1960. i »Držić« 1961. godine.

Izgradnja ovih brodova je kreditirana na temelju »Desetog« natječaja iz sredstava Općeg investicionog fonda (OIF-a). Uvjeti su bili veoma povoljni, »Petka«, »Gundulić« i »Ruđer Bošković« na kredit sa rokom otplate 25 godina uz kamatu od 3% bez vlastitog učešća u toku izgradnje broda, dok je kod financiranja »Držića« kamatna stopa bila 2% uz vlastito učešće od 30% do isporuke broda.

Nakon »Desetog« natječaja raspisan je »Pedeseti« za izgradnju brodova iz kredita OIF-a. Sredstvima »Pedesetog« natječaja sagrađeni su »Kragujevac«, koji je isporučen 1963. i »Plitvice« isporučene 1964. g. Kod ovog kredita rok otplate bio je 19—20 godina, uz kamatnu stopu 3%, te vlastito učešće 20—30%.

S obzirom na to da je poslije »Pedesetog« natječaja nedostajalo sredstava za kreditiranje izgradnje brodova, a da ne bi došlo do potpune stagnacije u razvoju trgovačke mornarice, broderska su poduzeća prišla izradi Djelomičnog programa izgradnje flote koji je predviđao kombinirani način kreditiranja izgradnje brodova. Po ovome programu izgradili smo brodove »Baniju«, isporučen 1966, i »Bosanku«, isporučen 1967. g. u Brodogradilištu »Split«,



M/b »MAVRO VETRANIĆ«, nosivosti 15.798 tona, izgrađen 1973. u Sevilla

»Korčulu« isporučenu 1968. i »Cavtat« isporučen 1968. u Brodogradilištu »Jozo Lozovina — Mosor« u Trogiru.

Izgradnja brodova po djelomičnom programu bila je bazirana na financijskoj konstrukciji da su u kreditiranom dijelu cijene broda učestvovali sredstvima OIF-a sa 30%, sredstvima Republike sa 5%, sredstvima inozemnih komercijalnih kredita 30%, dok je ostatak od 35% bilo vlastito učešće broдача. Međutim, tokom izgradnje došlo je do povećanja troškova tako da je konačna cijena brodova koju je trebalo platiti bila znatno viša od ugovorene. Radi toga naše učešće je sa 30% predviđenih naraslo na 45%. Uvjeti otplate kredita bili su na 13 godina uz 6,5% kamata.

Deset godina postojanja »Atlantska plovidba« je dočekala sa plovnom parkom od 20 brodova duge plovidbe s ukupnom tonažom od 181.272 tone nosivosti i prosječnom starosti od 17 godina, i sa četiri broda obalne plovidbe sa 1.550 tona nosivosti. Prema tome u roku od deset godina broj brodova i tonaža je skoro trostruka, dok je prosječna starost brodova smanjena na polovinu.

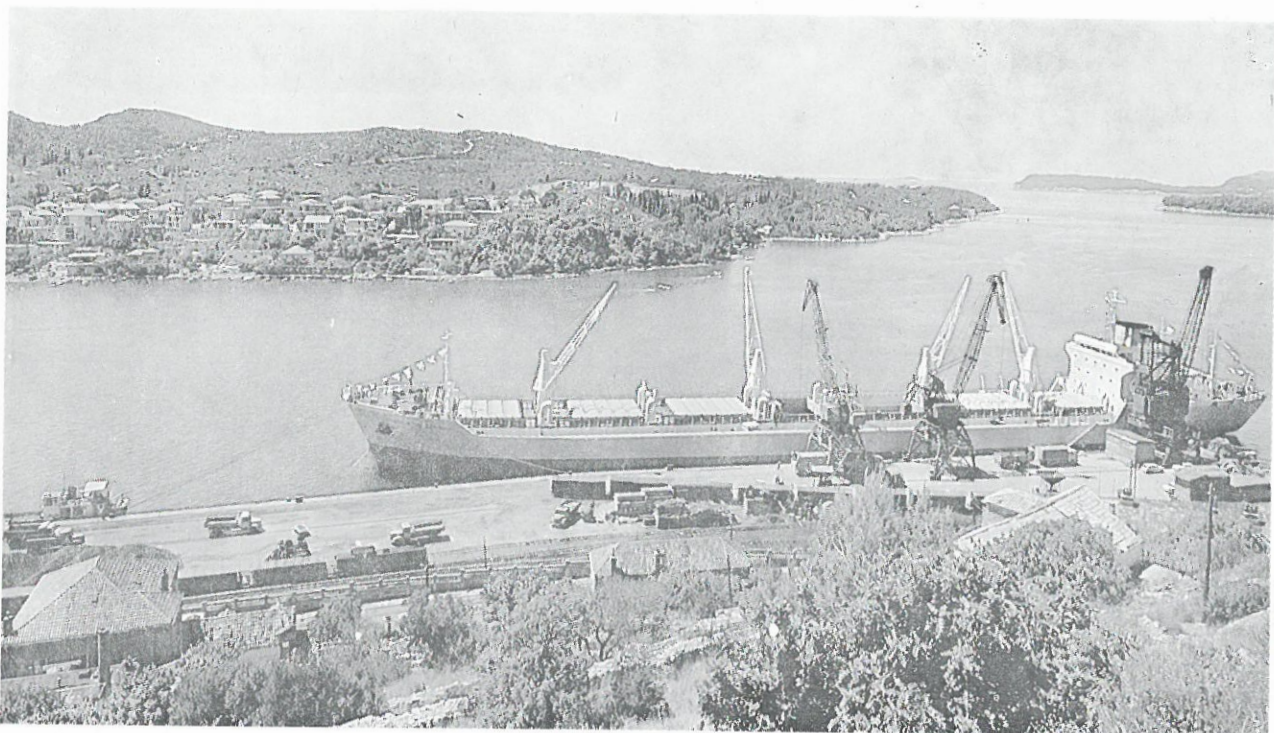
Sa završetkom djelomičnog programa 1968. godine završila je izgradnju brodova za domaće brodate u domaćim brodogradilištima. Uslijed nedostatka kredita za domaće brodate otpala je svaka mogućnost daljnje izgradnje brodova u našim brodogradilištima s čime smo postigli svjetski rekord kao jedina zemlja u svijetu s razvijenom brodogradnjom i brodarstvom koja je isključivo gradila brodove za izvoz.

III

1962. godine pripojeno je »Atlantskoj plovidbi« Pomorsko-transportno poduzeće koje u svom sastavu ima brodogradilište i remontnu radionicu u Mokošici. Pomorsko-transportno poduzeće osnovano je 1951. godine. Oblasni N. O. Split dodjeljuje ovom poduzeću pri osnivanju pet malih motornih jedrenjaka, i to: »Danče«, »Srebreno«, »Zaton«, »Dubac« i »Orsula«, te jedan motorni čamac »Cavtat« sa ukupno 317 tona nosivosti. Svi ovi brodovi bili su stari i zapušteni a strojevi neispravni bez rezervnih dijelova. Sa motornim čamcem »Cavtat« otvorena je putnička pruga Dubrovnik — Cavtat. Od Obalne plovidbe Split primljen je iste godine motorni brod »Lovrjenac«, a u 1953. isporučen je od G. N. O. Dubrovnik novosagrađeni brod »Bosanka« od 110 DWT. Godine 1954. isporučeni su novogradnja »Marin Držić« i od Jadranske slobodne plovidbe Split brodovi »Pčela«, »Susak« i »Lopud«. U 1959. godini Atlantska plovidba nabavlja za Pomorsko-transportno poduzeće polovni brod »Uvala«.

Pripojenjem »Atlantskoj plovidbi« obalni prevoz-razvoz postepeno dobija puni zamah i razvoj. Integracija omogućava rekonstrukciju i obnovu plovnog parka te sklapanje dugoročnih prevoznih ugovora.

U toku 1964. godine nabavljen je brod »Dubac«, 1968. »Zaton«, a 1970. godine »Janjevo«. Zadnji brodovi nabavljeni za obalnu plovidbu 1974. godine bili su »Šipan« i »Koločep«. U to vrijeme obalna plovidba raspolaže sa 6 brodova



M/b »RUĐER BOŠKOVIĆ«, nosivosti 26.770 tona, izgrađen 1974. u Bilbao (Španija), u Gruškoj luci prilikom prvog boravka u matičnoj luci

ukupne nosivosti 2.960 DWT prosječne starosti 16 godina, a u usporedbi sa stanjem tonaže kod osnivanja »Pomorsko-transportnog poduzeća« flota je povećana 9,3 puta.

Danas flota Obalne plovidbe raspolaže s pet brodova, jer je brod »Duba« prodan. Brodove za obalnu plovidbu smo uglavnom nabavljali u inozemstvu i to najviše iz zemalja Sjeverne Evrope. S obzirom na restrikciju uvoza polovnih brodova i neriješena sistemska pitanja ova će flota stariti, postajati neekonomična i pomalo nestati.

IV

Godine 1963. donesena je odluka da se otvori redovna linija Jadran — Zapadna obala Velike Britanije i ova je linija otvorena brodovima »Kučište«, »Bitola« i »Zaton«. Naime, stalnim povećanjem kapaciteta u slobodnoj plovidbi došli su do izražaja i neki problemi vezani za posade ovih brodova. Brodovi su sve dulje boravili izvan domovine na izvršenju plovidbenih zadataka, te je posjedovanje jednog broja brodova, koji će biti zaposleni na kraćim relacijama, sa redovitim ticanjem domaćih luka, postala potreba. Mogućnost povremenog ukrcavanja članova posade sa brodova slobodne plovidbe

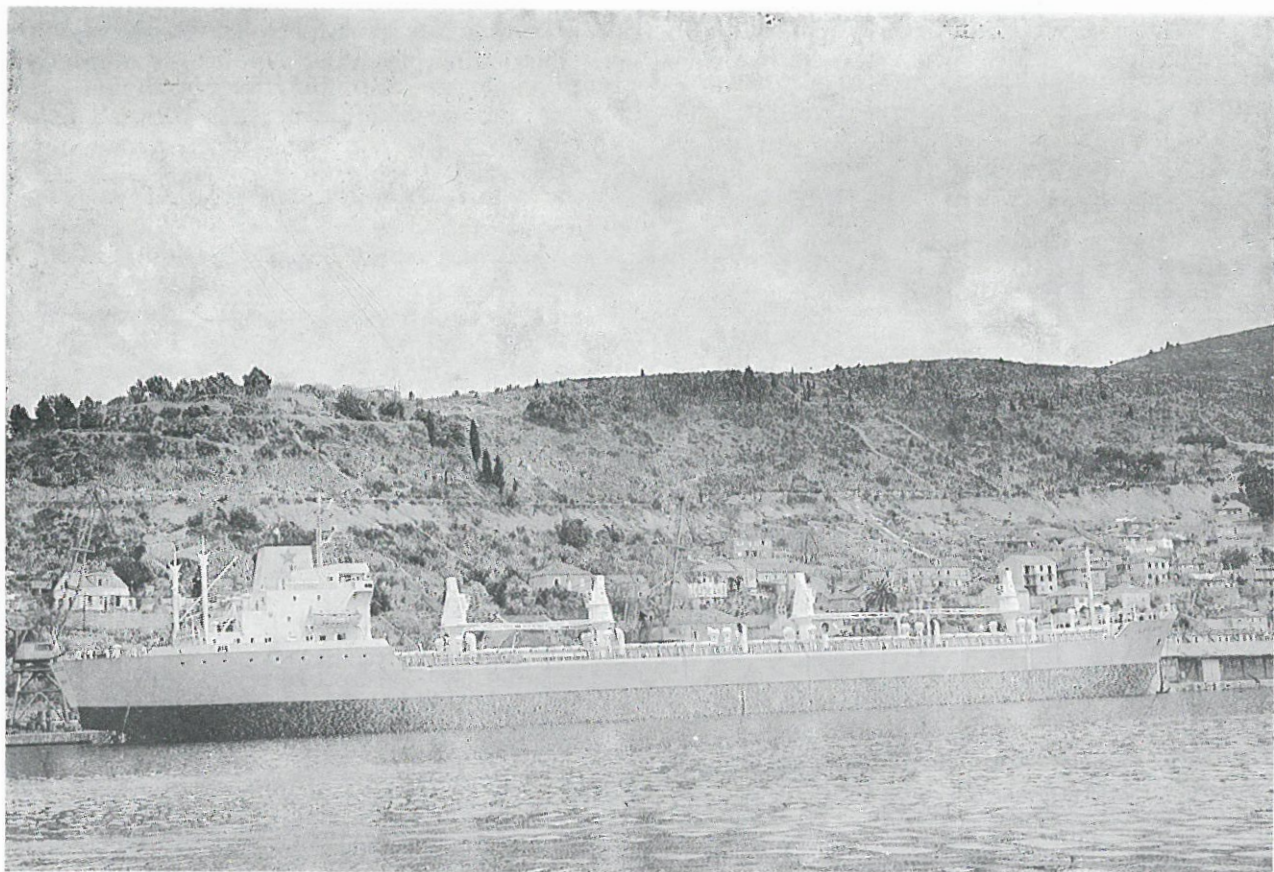
na linijske brodove u znatno mjeri pridonijelo rješenju ovog problema.

Proširenjem djelatnosti i na linijsko poslovanje omogućilo je da posebno časnički kadar, a i ostalo osoblje zaposleno na palubi, stiče potrebna iskustva u prevozima generalnog tereta.

Linijska flota se razvijala nabavkom polovnih brodova: parni brod »Travnik« nabavljen 1958, motorni brod »Bitola« 1963, motorni brod »Lapad« 1963, motorni brod »Zaton« 1964, parni brod »Kučište« 1963, motorni brod »Titov Veles« 1967. godine. Prve novogradnje preuzete su za liniju u Brodogradilištu Jozo Lozovina Mosor u Trogiru i to »Cavtat« i »Korčula« 1968. godine.

Osim prijevoza na glavnoj relaciji između jadranskih luka i Zapadne obale Irske i Velike Britanije, linija se postepeno proširila uključujući se u prijevoze za Grčku i Tursku.

Na ovoj liniji u strukturi tereta počeli su se često javljati teški i glomazni tereti, a pored toga posebno situacija poslije gubitka »Cavtata« i traženja njegove zamjene, rodila se ideja da se nabavi brod za teške terete koji bi ujedno bio uključen u liniju. Tako je 1979. godine nabavljen brod »Kutina« specijalno građen za prijevoz teških tereta i opremljen dizalicom od 150 tona nosivosti.



M/b »CVIJETA ZUZORIĆ«, nosivosti 26.790 tona, izgrađen u Bilbao 1974. godine, prilikom prvog dolaska u matičnu luku

V

Sa završetkom »djelomičnog« programa 1968. godine završila je gradnja naših brodova u domaćim brodogradilištima. Uslijed nedostatka kredita za domaće brodare otpala je svaka mogućnost daljnje izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima. Prišlo se izgradnji brodova u inozemstvu, gdje su uvjeti kreditiranja bili prihvatljiviji. Kredite smo u Italiji i Španiji dobili uz garanciju hipoteke na brod u gradnji dok smo za učešće u toku gradnje broda garantirali sa hipotekom brodova iz postojeće flote.

U Italiji u Brodogradilištu »San Marco« — Trst sagrađena su prva dva broda »Baranja« 1967. godine i »Banja Luka« 1968. godine. Naše učešće kod izgradnje ovih brodova iznosilo je 15%, ostatak je bio kredit na 8 godina uz 6,2% kamata.

Slijedi »Španjolski program« kroz kojega smo u Brodogradilištima Astilleros Espanoles ukupno izgradili 7 brodova. Prva dva broda »Gundulić« i »Getaldić« isporučena su u 1969. godini. Kod ovih brodova naše učešće iznosilo je 15%, ostalo kredit na 8 godina uz 5,75% kamata, a zatim slijede »Dubrovnik« 1971, »Ivo Vojnović« i »Mavro Vetranić« 1973, »Cvijeta Zuzorić« i »Ruđer Bošković« 1974. godine. Učešće kod »Iva Vojnovića« i »Mavra Vetranića« bilo je 20%, a kreditirani dio na 8 godina uz 6,5% kamata, dok za zadnja dva broda učešće je bilo 20%, a kredit od 80% na 8 godina uz 7,5% kamata.

Naftna kriza i ogroman skok cijena nafte 1973. godine prouzrokovala je lančanu reakciju i vrtoglavi skok cijena svim vrstama robe i usluga što je dovelo do galopirajuće inflacije. Opća trka za svim vrstama roba na tržištu dovodi do visoke konjunktore na tržištu brodskog prostora koja međutim, ni blizu ne prati cijene novogradnji koje vrtoglavo rastu. Prezaposlena brodogradilišta pored vrlo visokih cijena traže najčešće plaćanje u gotovom, a vrlo su rijetke mogućnosti dobijanja skupih kredita uz obavezu učešća do 50% i kliznu skalu.

Baš u to vrijeme dobili smo povoljnu ponudu za otkup ugovora za izgradnju jednog »panamax« broda u brodogradilištu Sunderland Shipbuilders, uz uvjet da bankrotiranom brodaru »Court Line« platimo otkupninu od milijun funti sterlinga. Ugovor je realiziran krajem 1974. godine uz uvjete 30% učešća i 70% kredita na 7 godina, uz 7,5% kamata, uz garanciju Privredne banke Zagreb. Ovaj brod koji nosi ime »Jadran« preuzet je u Velikoj Britaniji 1976. godine.

VI

Nejednaki uvjeti izgradnje broda u jugoslavenskim brodogradilištima za domaću flotu bili su prije svega u različitoj izvoznj i domaćoj cijeni broda, te u mogućnostima isporuke broda na kredit stranom naručiocu, odnosno nemogućnosti prodaje broda na kredit jugoslavenskom brodaru.



M/b »JADRAN«, nosivosti 72.887 tona, izgrađen u britanskom brodogradilištu Sunderland 1976. godine, najveći jugoslavenski brod ove vrste

1976. godine, angažiranjem svih zainteresiranih za gradnju brodova za domaću flotu, došlo je između organizacija udruženog rada brodogradnje i brodarstva do potpisivanja »Samoupravnog sporazuma o realizaciji plana izgradnje brodova u razdoblju 1976—1980. godine« ili tzv. »Piranskog sporazuma«. Time su stvorene mogućnosti da se započne s gradnjom brodova za domaće brodatere u domaćim brodogradilištima.

Sabor SR Hrvatske je 1977. godine donio Zakon — Platformu za osiguranje sredstava za premošćenje cijene brodova između domaće i izvozne cijene, u iznosu od 728 milijuna dinara.

Piranski sporazum je potpisan i stupio je na snagu dana 23. lipnja 1976. godine, a slijedeći dan po potpisivanju ovog sporazuma »Atlantska plovidba« je potpisala ugovor s Brodogradilištem »3. maj« na Rijeci o gradnji jednog broda za rasute terete. Ovaj brod je isporučen u svibnju 1977. godine i plovi pod imenom »Hercegovina«. Ugovoreni uvjeti za izgradnju ovog broda bili su 30% vlastitog učešća, 70% kredita na 8 godina, uz 8% kamate. Iz naslova Platforme refundirano nam je od cijene 18%.

VII

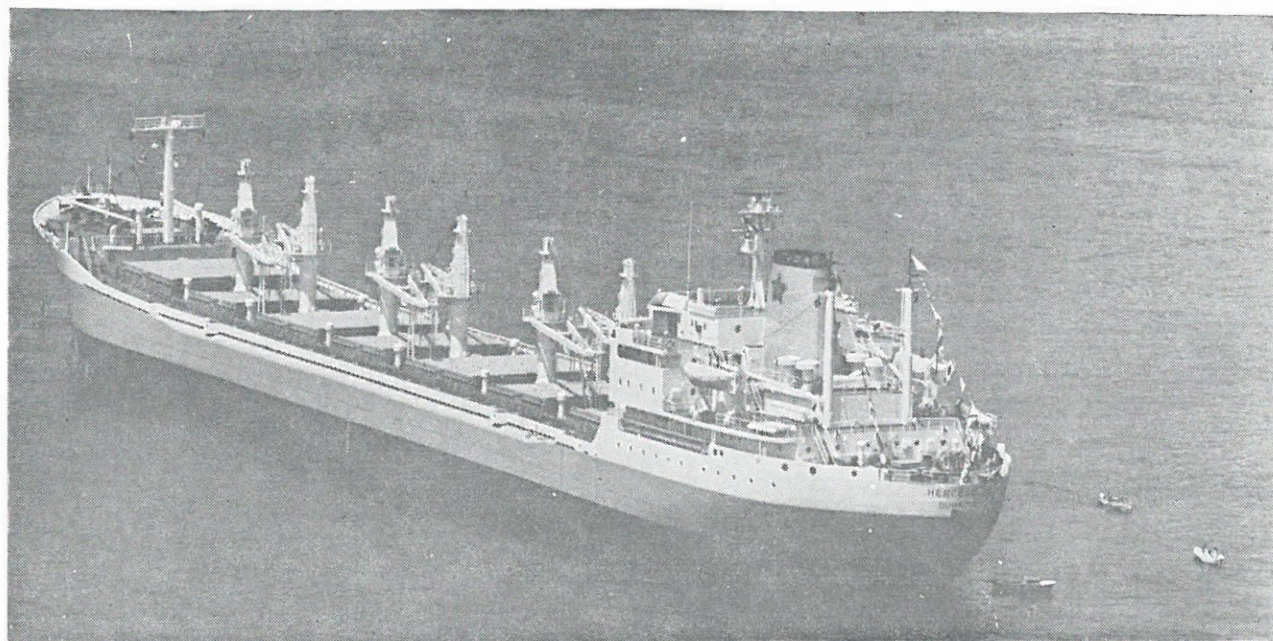
Razvitak »Atlantske plovidbe« nije svakako bio samo u povećanju broja i veličine brodova. Napredovanje u tonaži pratio je, kako je vidljivo, i napredak u tehnici i brodskoj tehnologiji. Od parnjaka na ugljen, veterana koji su preživjeli rat, brodovlje se postupno moderniziralo, najprije preinakom i nabavkom parnih brodova na pogon tekućim gorivom, a zatim su spore parnjake zamijenili relativno brzi motorni brodovi. Usput se mijenjala i brodska tehnolo-

gija unoseći krupni napredak u sigurnost plovidbe i u uvjete života na brodu. Danas, kad su zadnje pridošlice već opremljene zvučno-izoliranom upravljačkom prostorijom u strojarnici, automatikom porivnog postrojenja i uređajem za automatsku dojavu kvarova, očito je nastojanje da se ovaj napredak ubrza, pa je tako za novogradnje u toku već predviđen veći stupanj automatike, uređaj za satelitsku navigaciju, brodski teleprinterski uređaj i protusudarni radarski uređaj. Slijedeći korak bit će, nedvojbeno, potpuno automatiziranje strojarnice za rad bez posade i primjena integralnog kompjuteriziranog navigacijskog sustava, uz istodobnu optimalizaciju projekta u svrhu što efikasnijeg održavanja broda od strane broskog osoblja.

Vodeći računa o izmjeni strukture tereta koji se prevozi morem u sve većim potrebama prijevoza opreme, teških i kabastih tereta kao i u nastojanju da se zadovolje domaći uvoznici i izvoznici opreme za ove vrste prijevoza, nabavljen je 1980. godine još jedan specijalizirani brod za prijevoz teških tereta opremljen dizalicama koje u sprezi mogu podići teret od 300 tona koji plovi pod imenom »Jahorina«. Zajedno s već nabavljenim brodom »Kutina«, ova dva broda su uključena u službu prijevoza teških tereta i već do sada pokazala su vrlo dobre rezultate.

Danas »Atlantska plovidba« ima flotu od 28 brodova: 9 trampera, 9 bulkcarriera, 3 linijska, 2 specijalizirana broda za teške terete i 5 za obalnu plovidbu, sa ukupnom nosivosti 448.144 DWT i 267.588 BRT, prosječne starosti 10,49 godina.

U usporedbi sa brodovima s kojima se započelo poslovanje 1955—1956. godine, sada je flota tri puta mlađa i 6,5 puta većeg kapaciteta.



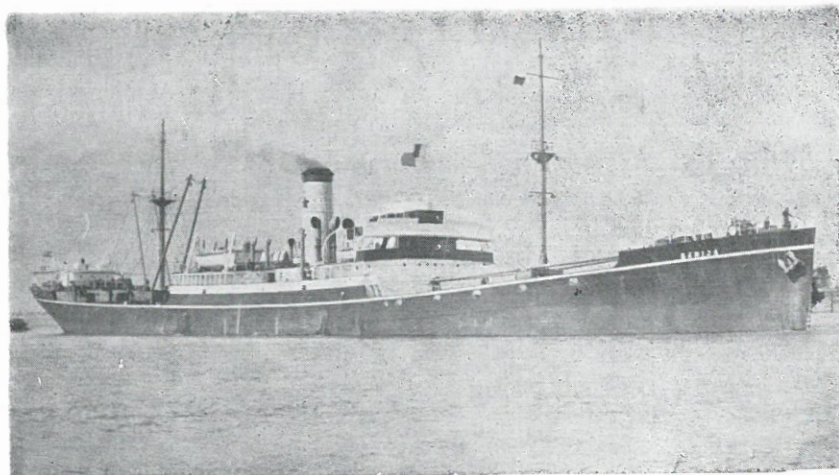
M/b »HERCEGOVINA«, nosivosti 31.284 tone, prvi isporučeni brod izgrađen u domaćem brodogradilištu (»3. maj«, Rijeka) u okviru tzv. Piranskog sporazuma

R. Br.	Ime broda ¹	God. grad.	Mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT L.T.	Pog. gorivo	Brzina	Snaga stroja	NABA V LJEN	OTUĐEN	Kada	Kada
										Od	Kada	Kome	Kada
1.	BANIJA ex Sv. Vlaho	1928	GLASGOW	6001	3767	9832	Ugljen	9	3200	Jugolinija Rijeka	15.12 1955	Staro željezo Hirao — Japan	3 1966
2.	KORČULA ex Senga	1913	GLASGOW	5263	3277	8280	Ugljen	8.5	3000	Jugolinija Rijeka	1 1956	Staro željezo Hong Kong	4. 1959
3.	KORENICA ex Jurko Topić	1919	GLASGOW	5267	3215	8270	Ugljen	8	2250	Jugolinija Rijeka	2. 1956	Staro željezo Osaka — Japan	5. 1960
4.	KRAGU- JEVAC ex Ivan Topić	1920	SOUTH SHILDS	5017	3082	8103	Ugljen	8.5	2500	Jugolinija Rijeka	3. 1956	Staro željezo Kure — Japan	7. 1960
5.	LIVNO ex Lucijana	1928	Burnt Island	4222	2550	7850	Ugljen	8.5	1850	Jugolinija Rijeka	1. 1956	Staro željezo Krapanja	9. 1961
6.	PLITVICE ex Dubravka	1905	SOUTH SHILDS	3841	2367	6428	Ugljen	6.5	1500	Jugolinija Rijeka	1. 1956	Staro željezo Split	7. 1961
7.	BEOGRAD ex Federiko Glavić	1925	BELFAST	5427	3295	9600	Lož- ulje	9.5	2500	Jugolinija Rijeka	2. 1957	Brodospas Split	3. 1970
8.	DUBRAVA ex Egton	1944	SUNDERLAND	4429	2569	7284	Lož- ulje	11	1450	Rowland & Har- wood's	5. 1957	Naviera General	11. 1969
9.	GRUŽ ex Indian City	1944	SUNDERLAND	7067	4349	10319	Lož- ulje	10.5	2500	Reardon Smith Ltd. Cardif	7. 1957	Andreas Kyrtatas — Cuprus	12. 1969
10.	PETKA	1957	SPLIT	6102	3212	10230	Motor FIAT C757	13	5425	Brodog- rad. Split	12. 1957		
11.	TRAVNIK ex Orm Jarl	1939	FLENSBURG	1313	624	1725	Lož- ulje	9.5	1200	A/S Det Nordemg. Jeldske Damps Trondhaim Maritenia Shipp. Co. Liechtenstein	10 1958	Prekookean. plov. Bar	8. 1965
12.	KORČULA ex Moun Park	1946	GLASGOW	6724	3851	9770	Lož- ulje	10	2500	Maritenia Shipp. Co. Liechtenstein	6. 1959	Salvatori Napoli	10. 1961
13.	KOLOČEP ex Rivercrest	1944	GLASGOW	7001	4147	9925	Lož- ulje	10	2500	Maritenia Shipp. Co. Liechtenstein	4. 1959	Brodospas Split	12. 1968
14.	NAPRIJED ex Prah	1944	GLASGOW	7339	4524	9711	Lož- ulje	11	2825	Elder Dempster Lines Liverpool	3. 1959	Splošna Plovba Piran	11. 1966
15.	RUĐER BOŠKOVIC	1959	SPLIT	9032	5474	12983	Motor FIAT C756/S	14	6300	Brodograd. Split — Split	12. 1959	Slobodna plovidba Šibenik	12. 1972
16.	GUNDULIĆ	1960	SPLIT	9033	5475	12977	Mo- tor FIAT C756s	14	6300	Brodograd. Split — Split	2. 1960	Slobodna Pl. Šibenik	4. 1967
17.	KONAVLI ex Irish Hasel	1950	West Hartelpool	5366	2981	8840	Lož- ulje	11,5	3050	Irish Shipp. Co Dublin	1. 1960	Slobodna Pl. Šibenik	10. 1966
18.	DRŽIĆ	1961	SPLIT	10407	7128	15256	Mo- tor Sulzer 6 RD 76	15	7800	Brodogr. Split — Split	1. 1961		
19.	MLJET ex Atlantic Wave	1943	BALTIMORE	7217	4302	10920	Lož- ulje	10	2500	United Cargo Lines 1/2 Brod. Split	10. 1961	Prekook. plovidba Bar	12. 1964
20.	CAVTAT ex Aliakmon	1943	BALTIMORE	7258	4409	10865	Lož- ulje	10	2500	United Cargo Lines 1/2 Brodog. Split	3. 1962	Prekook. plovidba Bar	8. 1963

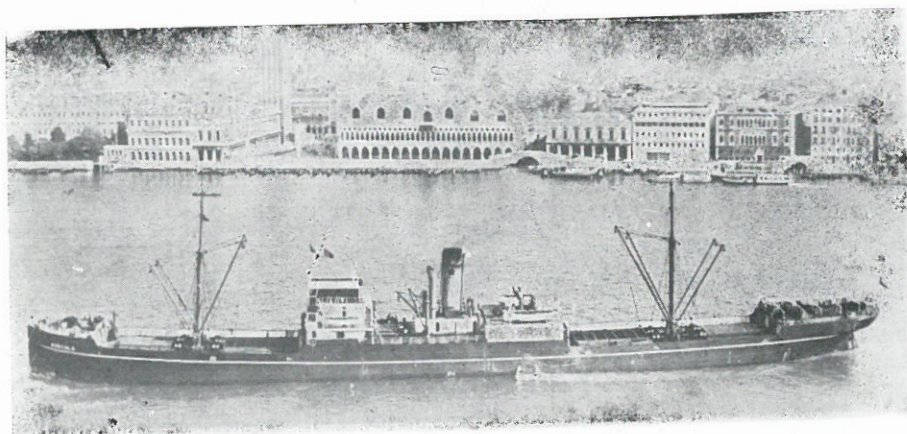
R. Br.	Ime broda	God. grad.	Mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT L.T.	Pog. gorivo	Brzina	Snaga stroja	NABAVLJEN OTUĐEN			
										Od	Kada	Kome	Kada
21.	BITOLA ex Adria	1947	MONFALCONE	1651	722	2943	Motor FIAT N458A	12	1950	Svenska Lloyd Gotenburg	10. 1963	Portland Nav. Panama	12. 1968
22.	KRAGUJE- VAC	1963	SPLIT	10660	7095	15197	Motor Sulzer 6RD76	13.5	9000	Brodogr. Split — Split	11. 1963		
23.	LAPAD ex Lockwood	1949	BURNT ISLAND	1688	767	2390	Motor Polar Atlas	10.5	1180	Wood Lines Glasgow	5. 1963	Mediteran Pl. Korčula	12. 1968
24.	PLITVICE	1964	SPLIT	10661	7095	15202	Motor Sulzer 6RD76	15.5	9000	Brodogr. Split — Split	2. 1964		
25.	ZATON ex Algeria	1946	GOTENBURG	1680	824	2943	Motor Gotaverke Gotenburg	12.5	2250	Svenska Lloyd Gotenburg	4. 1964	Tsonel Shipp. Co. Panama	6. 1966
26.	KUCISTE ex Annik	1940	TONSBERG	1381	700	2649	Lož- ulje	9.5	1100	Mediteran- ska P. Korčula	2. 1963	Gamba Napoli	1. 1967
27.	HERCEGO- VINA ex Silver Point	1957	SUNDERLAND	8784	5260	11700	Motor Doxford	12	3300	Silver Line Ltd. London	4. 1965	Navegacion De Comar Panama	9. 1976
28.	MIHO PRACAT ex Durham Trader	1959	SUNDERLAND	8999	5295	13055	Motor Doxford	12.5	4800	Trader Navig. Co. London	12. 1965		
29.	BANIJA	1966	SPLIT	16955	10403	25572	Motor FIAT B757S	14.5	10500	Brodogr. Split — Split	11. 1966		
30.	BARANJA	1967	TRST	16019	11791	25674	Motor FAT GRDA	15.5	12000	Italcantieri Trst	10. 1967		
31.	BOSANKA	1967	SPLIT	16955	10403	25572	Motor FIAT B.757S	14.5	10500	Brodograd. Split	3. 1967		
32.	TITOV VELES ex Terica	1962	SEVILLA	2430	1332	3011	Motor Gotaver- ken	13	2250	United Levant Line — London	1. 1967		
33.	BANJA LUKA	1968	TRST	16018	11790	25779	Motor FIAT CRDA	15.5	12000	Italcantieri Trst	6. 1968		
34.	KORČULA	1968	TROGIR	2092	851	3179	Motor B&W	15	3300	Brod. »Jozo Lozovina Mosor« Trogir	5/68		
35.	CAVTAT	1968	TROGIR	2092	851	3183	Motor B&W	15	3300	Brod. J. L. Mosor Trogir	10/68	Potonuće kod Otranta 7/1974	
36.	GETALDIC	1969	SEVILLA	9907	6346	15908	Motor SULZER 6RD68	15	8000	Astilleros Espanoles — Sevilla	10. 1969		
37.	GUNDULIC	1969	SEVILLA	9907	6346	15903	Motor SULZER 6RD68	15	8000	Astilleros Espanoles Sevilla	7. 1969		
38.	KRUŠEVO ex El Idrisy	1967	SESTAO/ BILBAO	2650	1525	3830	Motor MAN G.8 V.	14.5	3200	Astilleros Sestao Bilbao	7. 1969.		
39.	DUBROV- NIK	1971	CADIZ	14714	10196	24062	Motor SULZER Cadiz	13.5	8000	Astilleros Espanoles Cadiz	7. 1971		

R. Br.	Ime broda	God. grad.	Mjesto gradnje	BRT	NRT	DWT L.T.	Pog. gorivo	Brzina	Snaga stroja	NABAVLJEN Od	OTUĐEN Kada	Kome Kada
40.	IVO VOJNOVIC	1973	SEVILLA	9868	6380	15798	Motor SULZER 6RD68	14.5	8000	Astilleros Espanoles Sevilla	4. 1973	
41.	MAVRO VETRANIĆ	1973	SEVILLA	9868	6380	15798	Motor SULZER 6RD68	14.5	8000	Espanoles Astilleros Sevilla	6. 1973	
42.	CVIJETA ZUZORIĆ	1974	BILBAO	15398	10985	26790	Motor SULZER 7RND68	15	11550	Astilleros Espanoles Bilbao	4. 1974	
43.	RUĐER BOŠKOVIĆ	1974	BILBAO	15398	10985	26770	Motor SULZER 7RND68	15	11550	Astilleros Espanoles Bilbao	7. 1974	
44.	JADRAN	1976	SUNDERLAND	38550	27181	72887	Motor DOXFORD 76J8	15.5	20000	Sunderland Shipbuilders	9. 1976	
45.	HERCEGOVINA	1977	RIJEKA	18426	12579	31284	Motor SULZER 6RD76	15.5	12000	Brodogr. »3. MAJ« Rijeka	5. 1977	
46.	KUTINA ex Super Scan	1972	BUSUM	1399	923	3510	Motor B & W	13.5	2250	Busomer Werft Busum	3. 1979.	
47.	JAHORINA ex Thor Scan	1969	TRAVEMUNDE	1645	680	2142	Motor MAK	10.5	1550	Schlichting Werft — Travemunde	8. 1980	
1.	BOSANKA	1953	»ATLANTSKA PLOVIDBA« PUNAT	70	37	155	Motor FIAT 185M	8	135	Prom. transp. Dubrovnik	6. 1962	Građ. pod. Dok. 1963
2.	DUBAC	1931	MAKARSKA	36	24	70	Motor HMA	6	40	Pom. transp. Dubrovnik	6. 1962	Poljop. zadr. Lovište 5. 1963
3.	LOPUD	1953	TROGIR	268	157	350	Motor Crosley HRL 4/50	7.5	400	Pom. transp. Dubrovnik	6. 1962	Građ. pod. Dbk 4. 1969
4.	LOVRJENAC	1950	PIRAN	186	126	290	Motor MAN G5V	8	195	Pom. transp. Dubrovnik	6. 1962	Obal. pl. Ploče 7 1965
5.	PČELA	1918	WOGYAND	315	178	400	Ugljen	6.5	220	Pom. transp. Dubrovnik	6. 1962	
6.	SUSAK	1952	PULA	292	202	450	Motor Ansaldo	8	300	Pom. transp. Dubrovnik	6. 1962	Adham Zidam 8. 1969
7.	UVALA ex Gracia	1955	BRAKE	397	198	620	Motor MAK 423	9	360	Maritenia Shipp. Co. Liechtenstein	1969	Lattakia Med. pl. Korčula 2. 1969
8.	VOLJAK	1948	ŽURKOVO	200	146	320	Motor	8	200	Mediterr. plov. Korčula	10 1962	Med. pl. Korčula 2. 1963
9.	DUBA ex Ute Erica	1952	HAMBURG	296	152	410	Motor MAK	8	300	Nagel & Stueven Hamburg	11. 1964	Neretv. Gusar Komin 1980
10.	MRAV	1911	ABLASCEDEN	427	265	540	Motor B&W	8.5	480	Slobodna plovidba Šibenik	4. 1967	Brodosp. Split 6. 1969
11.	ZATON ex Anna Luise	1957	BERLIN	292	191	463	Motor MAN	9	300	Schepers — Rhein Duisburg	12. 1968	
12.	JANJEVO ex Lahr	1952	BRAKE	348	172	550	Motor MAK	8	300	Schepers — Rhein Duisburg	8. 1970.	
13.	LOPUD ex Heimwaerts	1963	HAMBURG	249	136	456	Motor DEUTZ	9	290	Wilhelm Grigolet Hamburg	6. 1971	
14.	KOLOČEP ex Ostara	1965	LENMER	398	293	544	Motor MWM	9.5	395	Wagenborg Groningen	7. 1974	
15.	ŠIPAN ex Grada Westers	1965	LENMER	400	233	560	Motor MAN	9	300	W. Westers Groningen	4. 1974	

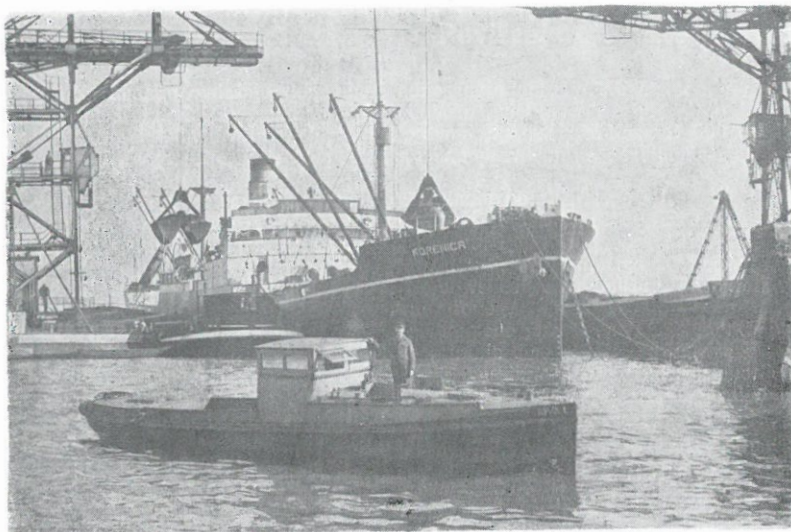
Razvoj „Atlantske plovidbe“ u slici



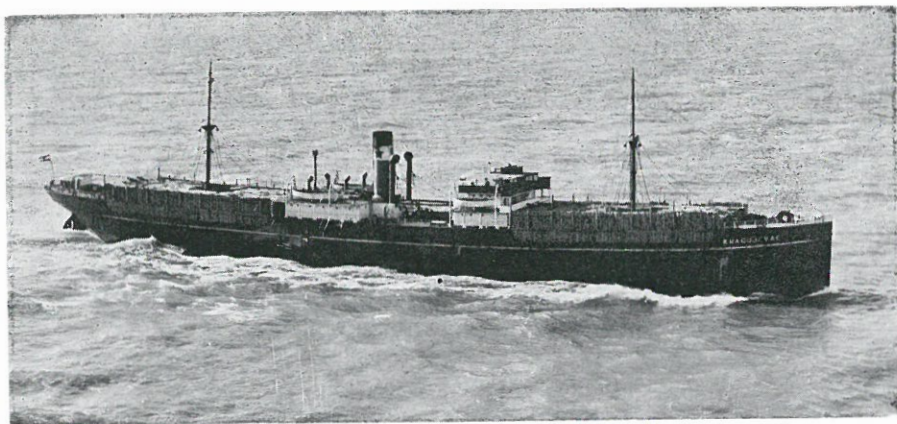
P/b »BANIJA« (ex »Sveti Vlaho«), nosivosti 9.832 LT, prvi brod primljen od Jugolinije (14. 12. 1955) pri osnivanju



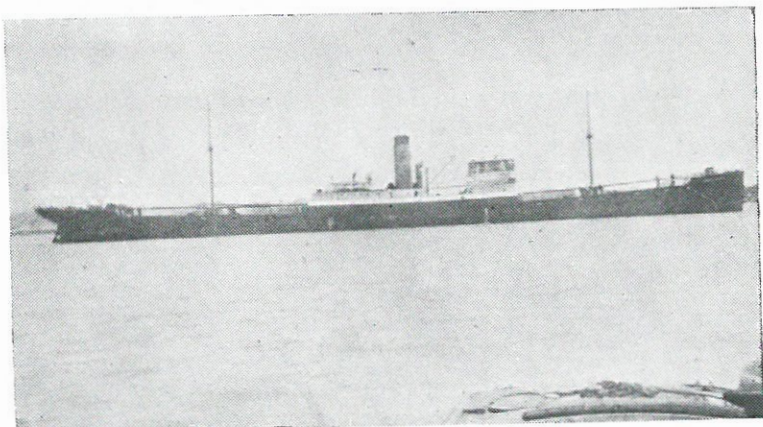
P/b »KORČULA«, (ex »SENGA«), nosivosti 8.280 tona, primljen od Jugolinije pri osnivanju



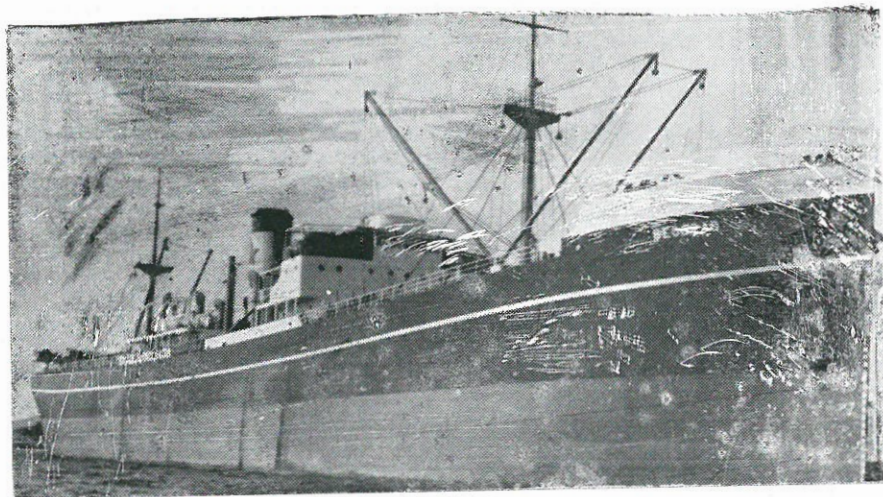
P/b »KORENICA« (ex »JURKO TOPIĆ«), nosivosti 8.270 tona, primljen od Jugolinije



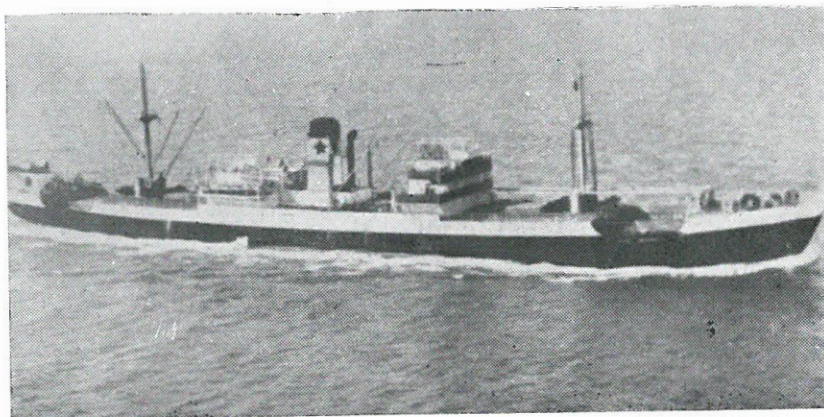
P/b »Kragujevac« (ex »Ivan Topić«) nosivosti 8.103 tona, primljen od Jugolinije pri osnivanju



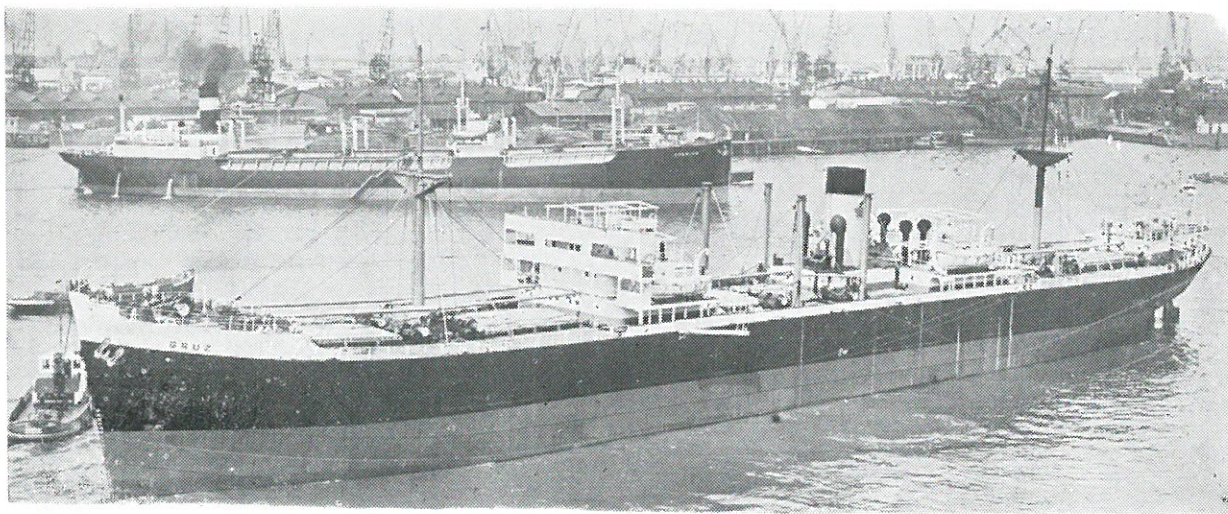
P/b »Livno« (ex »Lucijana«) nosivosti 7.850 tona, primljen od Jugolinije pri osnivanju



P/b »BEOGRAD« (ex »FEDERIKO GLAVIĆ«) nosivosti 9.600 tona primljen 1957. od Jugolinije



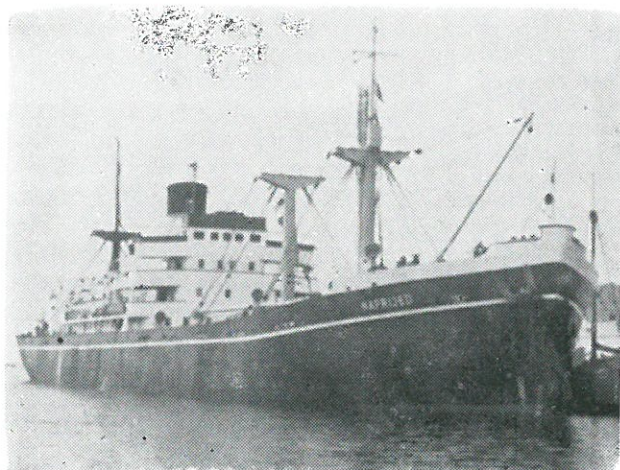
P/b »DUBRAVA« (ex »EGTON«) nosivosti 7.284 tona, prvi nabavljeni polovni brod 1957., prodan 1969.



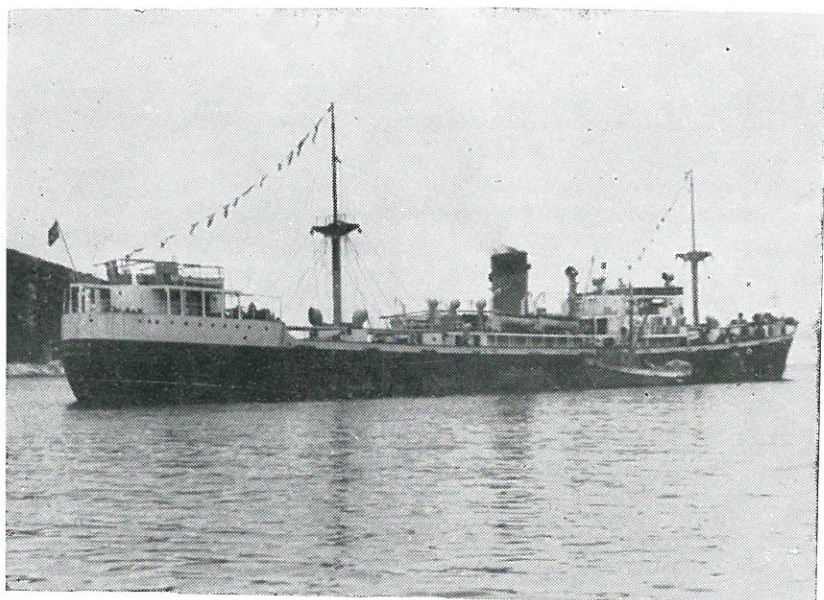
P/b »Gruž« (10.319 dwt) jedan od prvih nabavljenih polovnih brodova (1957. god.)



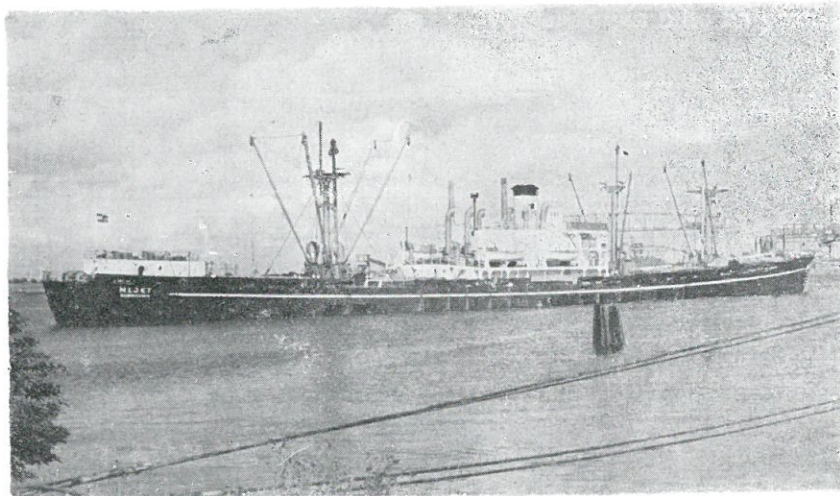
P/b »Koločep« nosivosti 9.925 tona, nabavljen 1959. godine, rashodovan 1968. godine



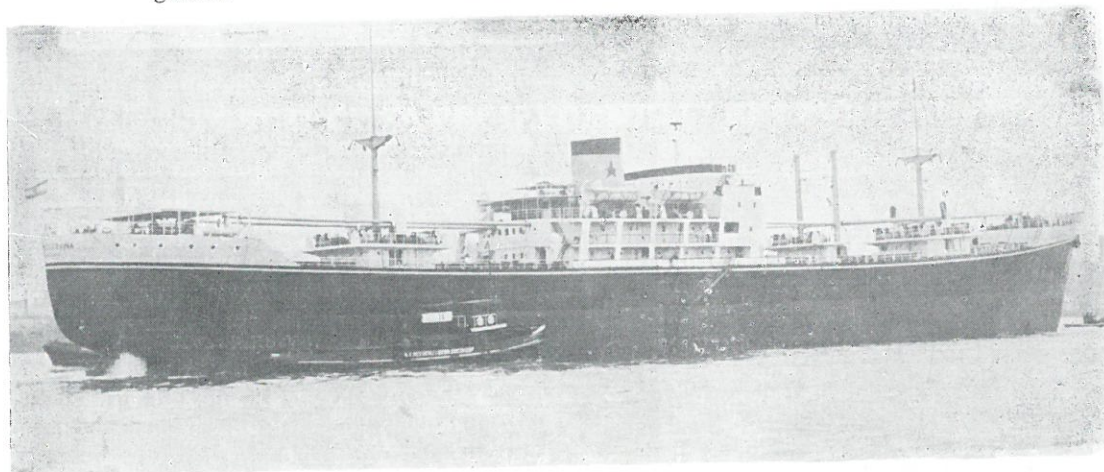
P/b »NAPRIJED« nosivosti 9.711 tona, nabavljen 1959. god., prodan Splošnoj plovidbi 1966. godine



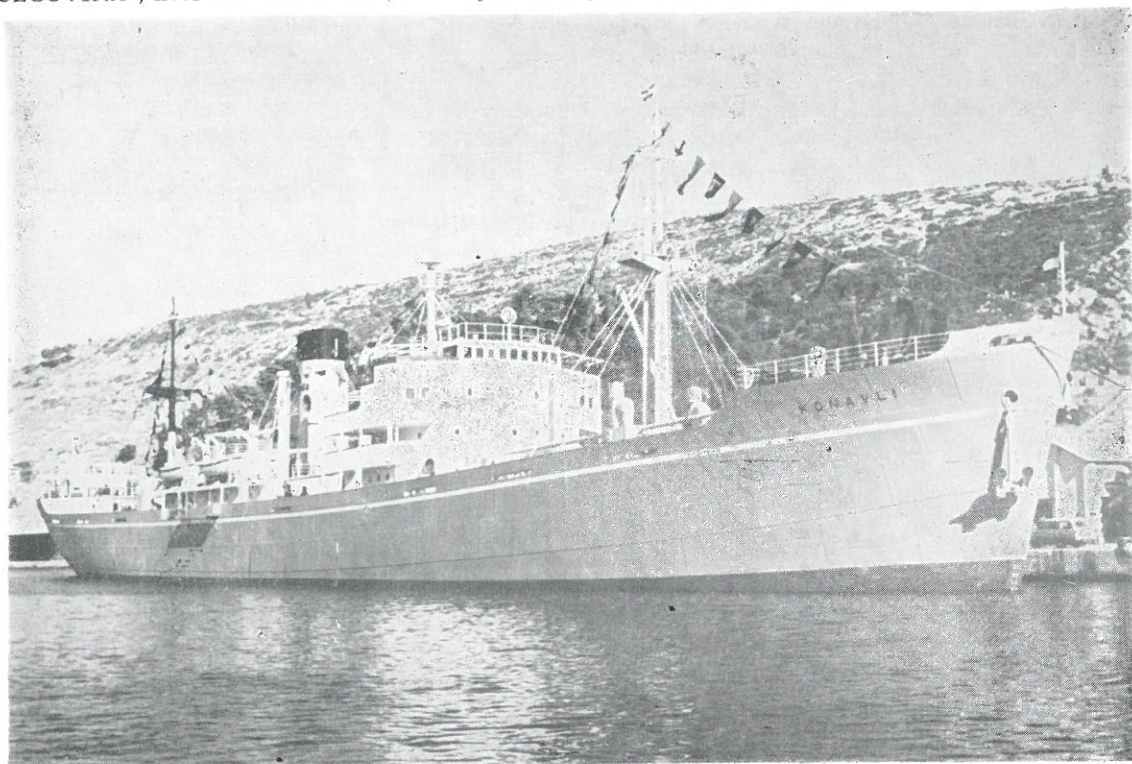
P/b »KORČULA« (ex Moun Park) nosivosti 9.770 tona, nabavljen 1959. godine, prodan 1966. godine



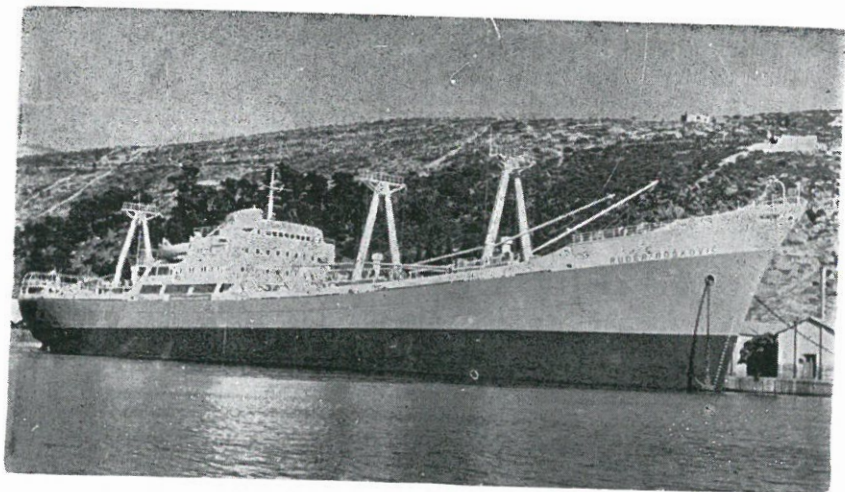
P/b »MLJET«, nosivosti 10.920 tona, nabavljen 1961., prodan 1964. godine



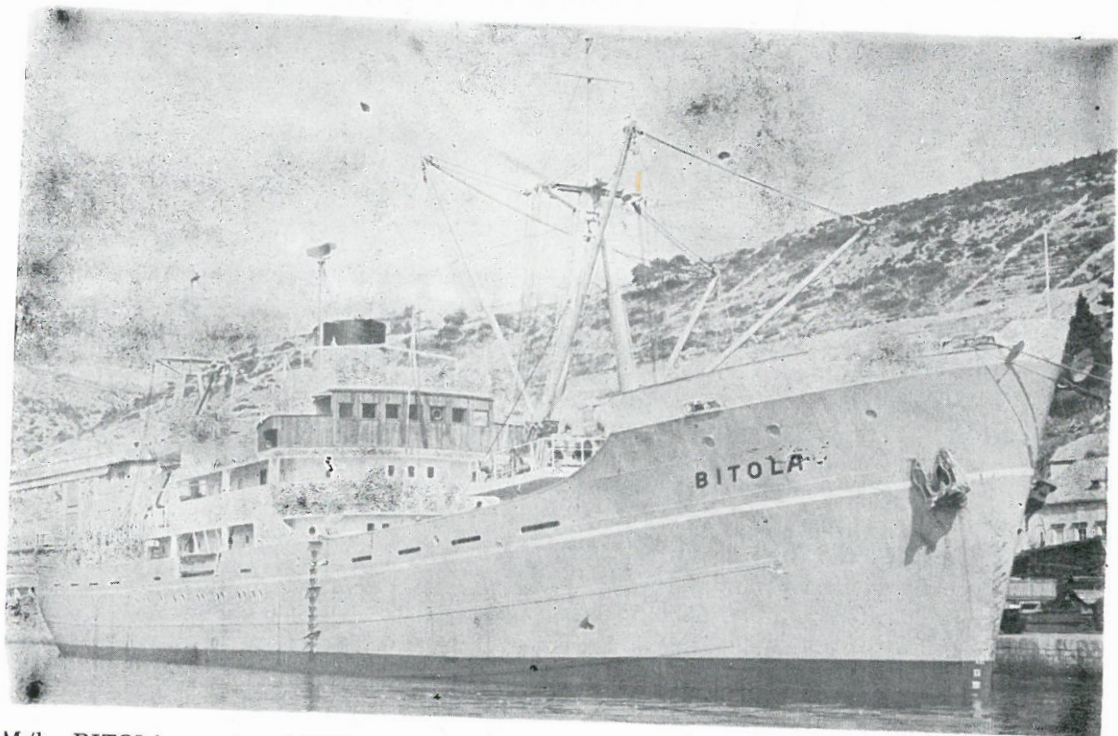
M/b »HERCEGOVINA«, nosivosti 11.700 tona, nabavljen 1965. godine, prodan 1976. godine



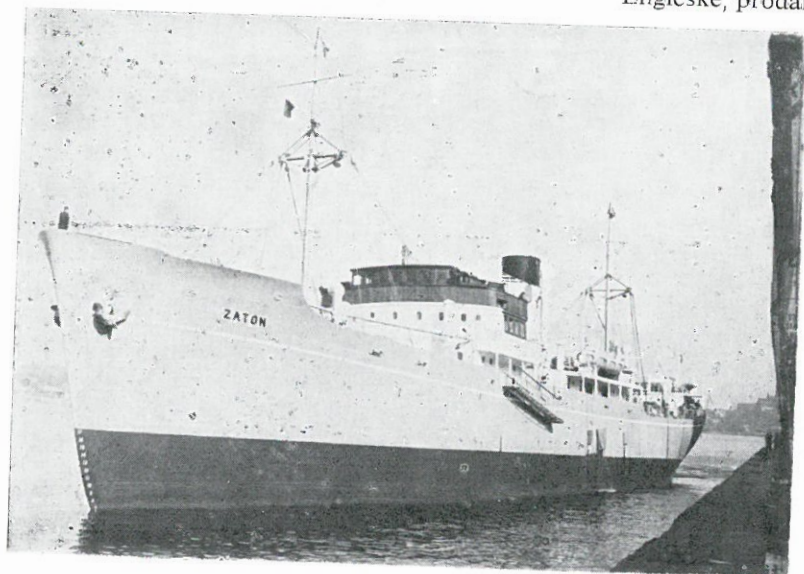
P/b »KONAVLI« nosivosti 8.840 tona, nabavljen 1960. godine, prodan Slobodnoj plovidbi, Šibenik 1966. godine



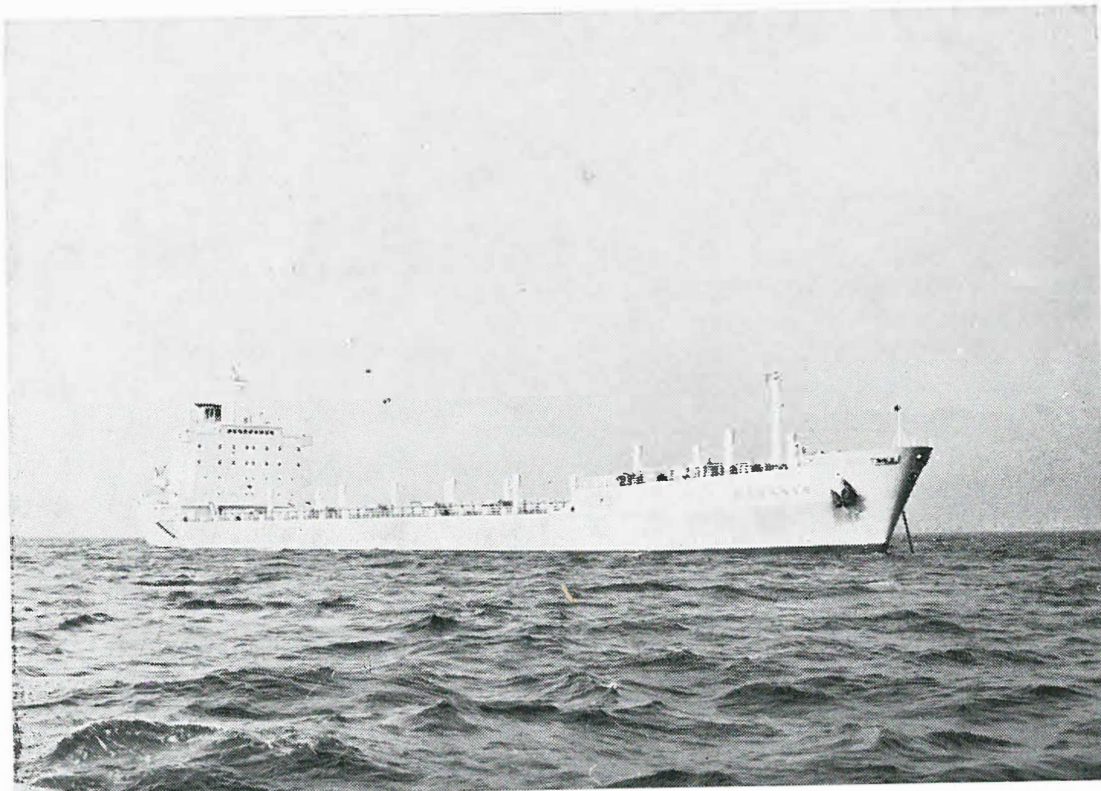
M/b »RUDER BOSKOVIĆ«, nosivosti 12.983 tone, izrađen u Splitu 1959. godine, prodan 1972. Slobodnoj plovidbi — Šibenik



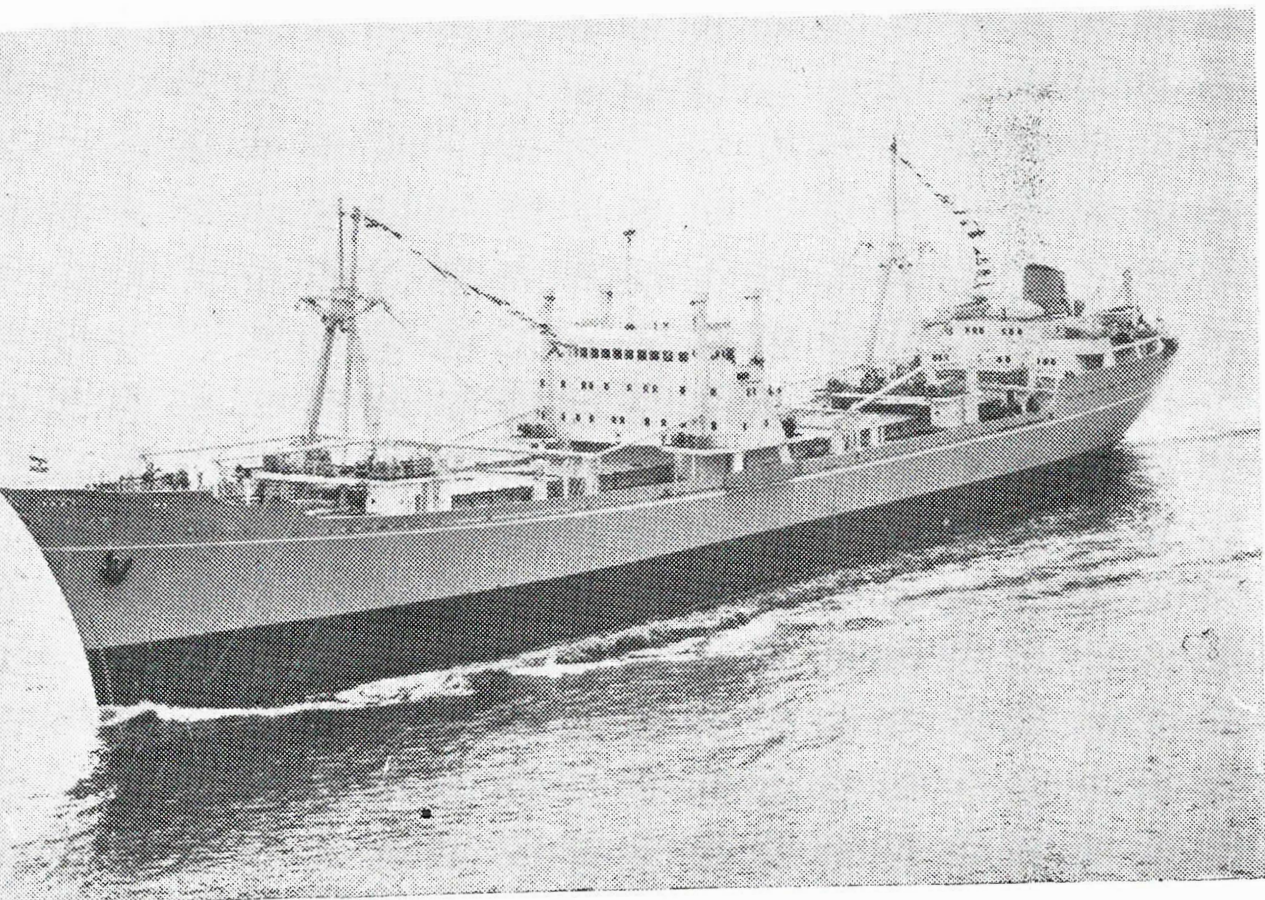
M/b »BITOLA«, nosivosti 2.943 tone, nabavljen 1963. god. za održavanje linije za Zapadnu obalu Engleske, prodan 1968.



M/b »ZATON«, nosivosti 2.943 tone, nabavljen 1964., prodan 1968. god.



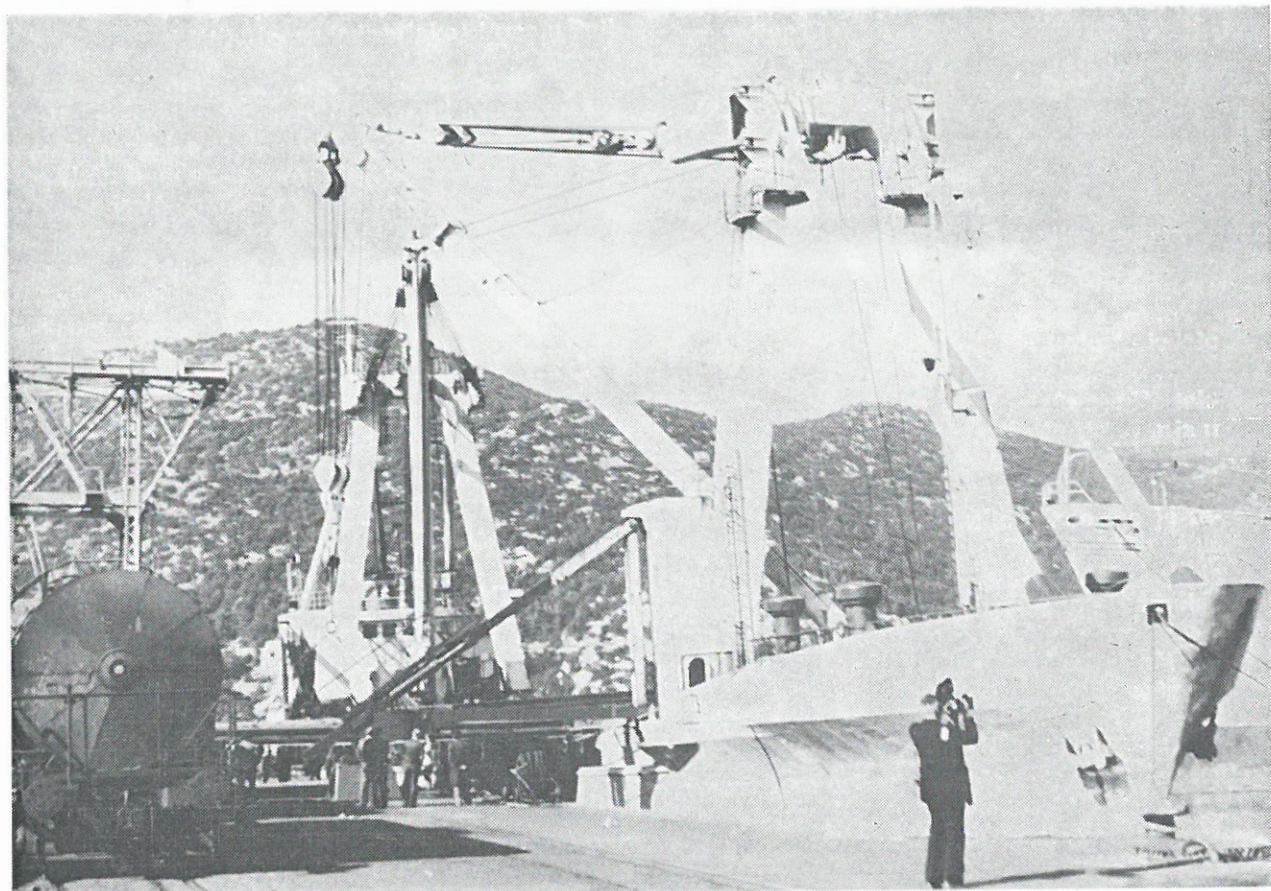
M/b »BARANJA« nosivosti 25.774 tona, izgrađen u Trstu 1967. god.



M/b »DRŽIC«, nosivosti 15.256 tona, izgrađen u Splitu 1961. god.

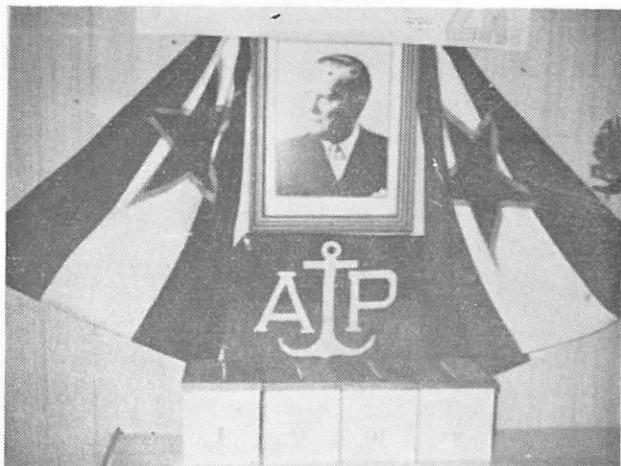


M/b »KUTINA«, specijalni brod za prijevoz teških tereta, ima samaricu kapaciteta 150 tona; utovar teškog koleta na palubu

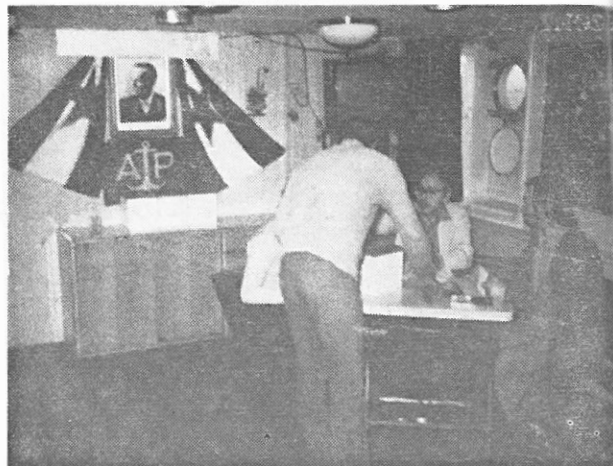


M/b »JAHORINA«, brod za prijevoz teških tereta, opremljen s dvije samarice koje u sprezi mogu podići teret do 350 tona

Glasanje na brodu u slici



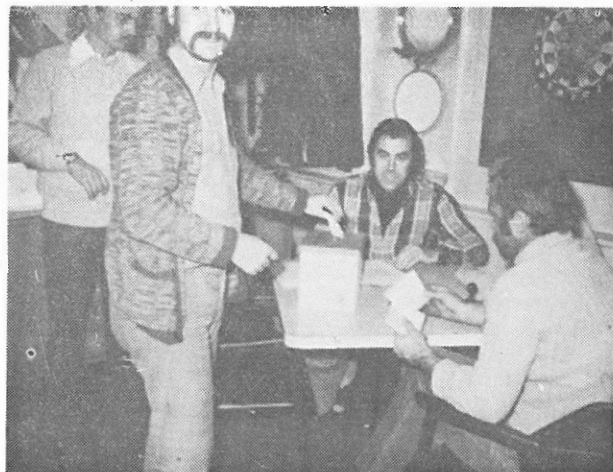
M/b »Kruševo« na sidrištu luke Pireaus. Glasačko mjesto za referendum 27. prosinca 1977. godine



Glasanje za usvajanje prijedloga Statuta radne organizacije



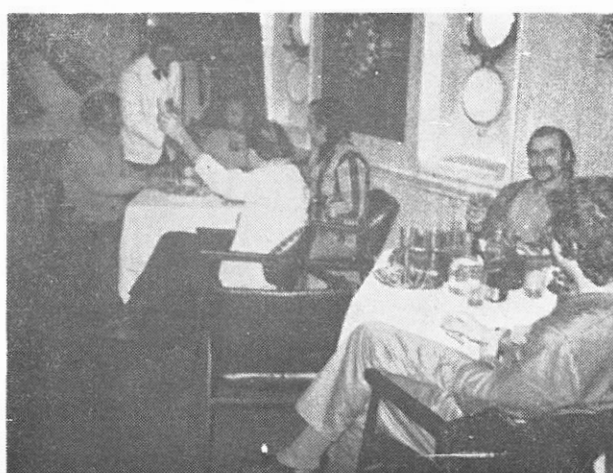
Glasanje za usvajanje prijedloga Pravilnika o stjecanju i raspoređivanju dohotka



Glasanje za usvajanje prijedloga Pravilnika o osnovama i mjerilima raspodjele sredstava za osobne dohotke



Glasanje za usvajanje prijedloga Pravilnika o korištenju sredstava za zajedničku potrošnju

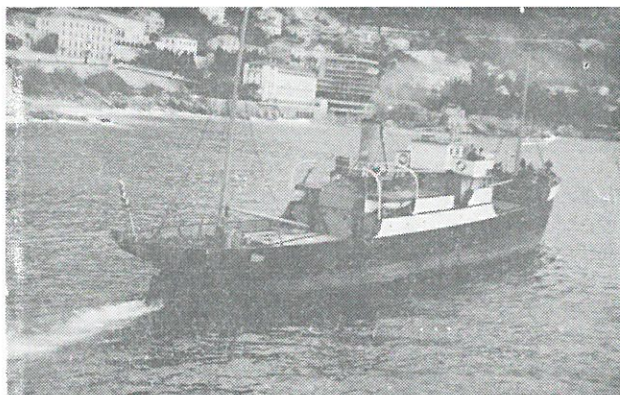


Salon posade, zakuska nakon uspješnih referenduma

Nesvakidašnji gosti u staroj dubrovačkoj gradskoj luci

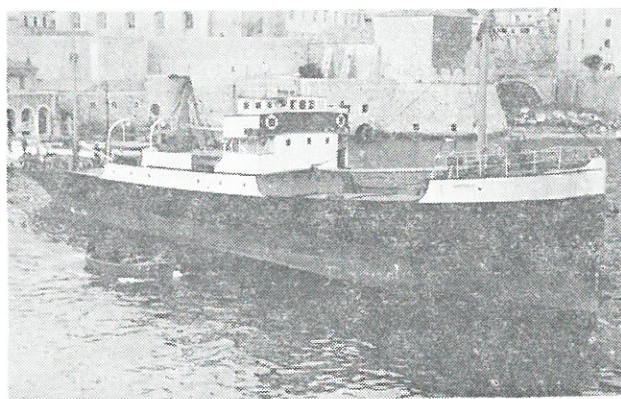
U srijedu 11. prosinca 1963. godine sakupilo se na čitavoj obali i na gatovima stare gradske dubrovačke luke i na Porporeli, koje su okružene impozantnim renesansnim lučkim bastionima i pomorskim utverdama, dosta naroda da promatraju zaista nesvakidašnji događaj, a mnogi od njih da dožive jedan pravi, iako zakašnjeli pomorsko-lučki ugođaj u toj našoj prastaraj luci.

Toga jutra, nešto poslije sedam sati, za suvremene pomorsko-lučke operacije u tako malenu dubrovačku gradsku luku, vrlo je sigurno i uspješno uplovio talijanski teretni brod »Carmella« od 515 BRT. »Carmella« se smjestila u sjevernom dijelu luke. Nije prošlo ni desetak minuta od ulaska »Carmelle« u luku je uplovio i grčki teretni motorni brod starijeg tipa »Anastassia«. Zapovjedniku »Anastassie« nije preostalo drugo nego da pokuša uploviti u jugozapadni dio dubrovačke stare luke uz mali gat. Oba zapovjednika tih teretnih brodova netom su malo bolje pogledali u kakvu su luku uplovili s velikim iznenađenjem utvrdili su da to nije teretnotrgovačka luka i pristanište grada Dubrovnika. Talijanski brod je odmah uspio da se izvuče iz luke — ponajviše zahvaljujući što se nalazio u sjevernom dijelu luke, jer je puhao »vjetar s kraja« (sjevernjak). Grčki teretnjak m/b »Anastassia«, koji je imao 780 tona nosivosti (495 BRT) nije mogao tako lako i brzo napustiti gradsku luku, jer mu je vjetar s kraja onemogućavao sigurnu manevru izlaska iz luke između lukobrana Kaše i lučke tvrđave Sv. Ivana na mulu. Pokušaj zapovjednika »Anastassie« da se sigurno i uspješno



Nakon što je kapetan Gusti Brillu vrlo stručno obavio svoj nautičko-pilotski posao m/b »Anastassia« isplovlja iz gradske luke

sam izvuče iz te dubrovačke luke bio je bezuspješan. Tek oko 11 sati kad se na »Anastassiu« popeo naš lučki pilot, odvažni kapetan Gusti Brillu, u kratkom vremenu je uspio da ovaj teretni grčki brod uspješno i sigurno bez ikakve havarije izvuče iz neželjenog položaja i otplovi u teretnotrgovačku luku Dubrovnika u Gruž. U toj navigacijskoj nestručnosti, nepažnji, zabuni i profesionalnoj površnosti oba su broda imali zaista sreću, jer je u tako maloj luci vrlo lako moglo doći do neugodnih havarija s obzirom da su ti brodovi za tu malu luku bili relativno velike tonaže i slabe manevarske sposobnosti. Tom je prilikom kapetan Gusti Brillu od sakupljenog naroda doživio spontane aplauze za svoju uspješnu manevru.



M/b »Anastassia« u završnoj fazi pilotskog manevriranja za isplovljenje iz dubrovačke gradske luke