

Brodarstvo istočnog Jadrana između dva rata (Drugi svjetski i Domovinski rat)

Penjak, Antun

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:619433>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-05**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

ANTUN PENJAK

**BRODARSTVO ISTOČNOG JADRANA IZMEĐU DVA RATA
(DRUGI SVJETSKI I DOMOVINSKI RAT)**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023. godina.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**BRODARSTVO ISTOČNOG JADRANA IZMEĐU DVA RATA
(DRUGI SVJETSKI I DOMOVINSKI RAT)
SHIPPING OF THE EASTERN ADRIATIC BETWEEN TWO
WARS
(WORLD WAR II AND CROATIAN WAR OF INDEPENDENCE)**

**DIPLOMSKI RAD
MASTER'S THESIS**

Kolegij: Pomorski sustavi

Mentor: dr. sc. prof. emeritus Pavao Komadina

Student: Antun Penjak

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0275066361

Rijeka, travanj 2023.

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom
BRODARSTVO ISTOČNOG JADRANA IZMEĐU DVA RATA (DRUGI SVJETSKI I
DOMOVINSKI RAT) izradio samostalno pod mentorstvom dr. sc. prof. emeritusa Pavla
Komadine.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan sam s trajnom pohranom završnog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:
(*zaokružiti jedan ponuđeni odgovor*)

a) rad u otvorenom pristupu

b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH

c) pristup korisnicima matične ustanove

d) rad nije dostupan

Student



Antun Penjak

Student: Antun Penjak

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0275066361

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student - autor



Antun Penjak

SAŽETAK

Pomorsko brodarstvo na istočnom Jadranu između Drugog svjetskog rata i Domovinskog rata imalo je značajnu ulogu kao ključna gospodarska i društvena sila. Analiza arhivske građe, poslovnih dokumenata i poslovanja omogućuje dublji uvid u aktivnosti, djelovanje i flotu najznačajnijih brodara toga vremena. Poseban fokus se stavlja na trgovačku mornaricu bivše Socijalističke federativne republike Jugoslavije, koja je bila glavni predstavnik brodara istočne obale Jadrana. Ovim istraživanjem želi se osvijetliti važnost pomorskog brodarstva u oblikovanju gospodarskih i društvenih aspekata na istočnom Jadranu u tom razdoblju te pridonijeti širem razumijevanju povijesne uloge pomorske industrije na tom području.

Ključne riječi: brodarstvo, Domovinski rat, Drugi svjetski rat, pomorstvo, poslovanje

SUMMARY

Maritime shipping in the Eastern Adriatic between the Second World War and the Croatian War of independence played a significant role as a key economic and social force. The analysis of archival records, business documents, and operations provides a deeper insight into the activities, operations, and fleets of the most prominent shipowners of that time. Special attention is given to the merchant navy of the former Socialist federal republic of Yugoslavia, which served as the primary representative of shipowners on the eastern coast of the Adriatic. This research aims to shed light on the importance of maritime shipping in shaping the economic and social aspects in the Eastern Adriatic during that period and contribute to a broader understanding of the historical role of the maritime industry in the region.

Keywords: shipping industry, Croatian War of Independence, World War II, maritime, business operations

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ.....	II
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	2
1.2. RADNA HIPOTEZA	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	3
1.5. STRUKTURA RADA	3
2. SUSTAV MORSKOG BRODARSTVA	4
2.1 RAZNOLIKOST I KARAKTERISTIKE MORSKOG BRODARSTVA	5
2.2 SEGMENTACIJA MORSKOG BRODARSTVA	6
2.2.1 Linijsko brodarstvo	6
2.2.2 Slobodno brodarstvo	6
2.2.3 Tankersko brodarstvo.....	7
2.3 RAZVRSTAVANJE BRODOVA PREMA VRSTI PRIJEVOZNE SLUŽBE	7
2.3.1 Putnički brodovi	7
2.3.2 Teretni brodovi.....	12
3. JUGOSLAVENSKA TRGOVAČKA MORNARICA U VRIJEME I NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA.....	14
3.2 ANALIZA BRODARSKOG SEKTORA - PREGLED VODEĆIH BRODARA.....	17
3.2.1 Splošna plovba	17
3.2.2 Jugolinija – Croatia Line	21
3.2.3 Kvarnerska plovidba	26
3.2.4 Lošinjska plovidba	27
3.2.5 Jugotanker – Tankerska plovidba.....	29
3.2.6 Šibenska slobodna plovidba	33
3.2.7. Jadranska slobodna plovidba – Jadroplov	35

3.2.8. Mediteranska plovidba	37
3.2.9. Atlantska plovidba.....	39
3.2.10. Jugoslavenska oceanska plovidba – Jugooceanija	41
3.2.11 Prekookeanska plovidba.....	43
4. JADRANSKA LINIJSKA PLOVIDBA - JADROLINIJA	45
4.1 ULOGA JADROLINIJE U DOMOVINSKOM RATU	50
5. ZAKLJUČAK	52
POPIS LITERATURE.....	53
POPIS SLIKA	54
POPIS TABLICA.....	56

1. UVOD

More predstavlja temeljnu infrastrukturu i ključni element sustava morskog brodarstva. S obzirom na činjenicu da je približno 70,8% površine Zemlje prekriveno morem, ono pruža neograničene mogućnosti za međunarodnu trgovinu i promet tereta. Stoga, morski putovi omogućuju prijevoz velikih količina robe na velike udaljenosti, čineći more najjeftinijim prometnim putem za prijevoz tereta čime je državama širom svijeta omogućeno da se oslanjaju na morski put za veći dio svoje vanjskotrgovinske razmjene.

Svjetski robni promet putem mora značajno je porastao nakon Drugog svjetskog rata. Od 1913. godine, kada je međunarodni pomorski promet iznosio oko 260 milijuna tona, postojao je kontinuirani rast do impresivnih razmjera. Takav brzi rast potvrđuje važnost i potrebu za učinkovitim sustavom morskog brodarstva kako bi se zadovoljile sve veće potrebe međunarodne trgovine.

Socijalistička federativna republika Jugoslavija, za vrijeme kraja Drugog svjetskog rata, istaknula se u ovom pogledu. Zahvaljujući izvrsnom geografskom položaju na Jadranskom moru, razvoju luka i potrebi za prijevozom tereta, omogućeno je kreiranje različitih brodarskih poduzeća. Osnivanje istih, također je jačalo ostale sektore gospodarstva, posebno brodogradnju, budući da je većina brodova proizvedena u domaćim brodogradilištima. Tako se brodarstvo nekadašnje Jugoslavije, s obzirom na opće opredjeljenje, temeljilo na raznim pomorskim djelatnostima. Posebno je istaknut prijevoz putnika morem zbog razvedene obale, koji je bio najjači i iznimno važan, ali i prijevoz tereta svim morima svijeta.

Uvođenjem radničkog samoupravljanja i decentralizacijom trgovačke mornarice, ideja o napuštanju centraliziranog upravljanja u gospodarstvu postala je stvarnost. Veliki broj narodnih odbora započeo je osnivanje različitih brodarskih poduzeća koja su omogućila daljnji razvoj brodarstva. U početku, djelatnost poduzeća se temeljila na maloj obalnoj plovidbi, posebno za snabdijevanje otočnih područja. Međutim, zbog starenja i neekonomičnosti postojeće flote, javila se potreba za izgradnjom novih brodova. Pojačana industrijalizacija i raspuštanje Informbiroa 1956. godine dodatno su pridonijeli razvoju brodarstva. U okviru ovog diplomskog rada, fokus će biti isključivo na najznačajnijim brodarima koji su se specijalizirali za poslovanje s brodovima u dugoj plovidbi.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja obuhvaća analizu nedovoljne razvijenosti i kontinuiranog slabljenja brodarstva, teške financijske situacije i izazove u nabavi novogradnji, s ciljem razumijevanja njihovog utjecaja na ukupni gospodarski razvoj države i identificiranja ključnih faktora koji su pridonijeli ovoj problematici.

Problem istraživanja odredio je okvir za određivanje predmeta istraživanja: Istražiti koncept brodarstva, analizirati različite poslovne modele i mogućnosti poslovanja brodarskih poduzeća na području istočnog Jadrana te analizirati faktore koji su spriječili njihov uspon na globalnoj razini, unatoč dostupnim mogućnostima za napredak.

Problem istraživanja i predmet istraživanja odnose se na sljedeće objekte istraživanja: princip sustava morskog brodarstva, trgovačka mornarica Jugoslavije, ratna događanja tijekom Domovinskog rata i njihov utjecaj na brodove i poduzeća u brodarskom sektoru.

1.2. RADNA HIPOTEZA

S obzirom na važnost pomorskog prometa i geografski položaj istočnog Jadrana, postavlja se sljedeća radna hipoteza: Proučavanje razvoja brodarstva na istočnom Jadranu omogućit će bolje razumijevanje povijesne uloge i utjecaja brodarskih poduzeća na ovom području. Analizom prošlih razdoblja, istražiti će se kako su se promjene u trgovini, tehnologiji i geopolitičkim okolnostima odrazile na razvoj i prosperitet brodarstva na istočnom Jadranu.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

U izravnoj vezi sa znanstvenim problemom, predmetom i objektom znanstvenog istraživanja postavljene znanstvene hipoteze determinirani su svrha i ciljevi istraživanja: Identificirati ključne trenutke, izazove i doprinose koji su oblikovali brodarstvo na tom području te pružiti uvid u bogatu tradiciju koja je izgubljena tijekom vremena. Da bi se primjereno riješio postavljeni problem istraživanja, ostvario predmet istraživanja, dokazala postavljena hipoteza i postigli svrha i ciljevi istraživanja, u ovom je diplomskom radu primjenom znanstvenih metoda potrebno dati odgovore na brojna pitanja od kojih su najvažnija sljedeća:

1. Što je to morsko brodarstvo?
2. Koja su nekadašnja najznačajnija broderska poduzeća obale istočnog Jadrana?
3. Koje su bile ključne posljedice Drugog svjetskog rata na brodarstvo i na koji se način brodarstvo uspješno prilagodilo novonastalim uvjetima?
4. Kako je decentralizacija utjecala na formiranje broderskih poduzeća?
5. Kakav je bio utjecaj Domovinskog rata na brodarstvo?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda kompilacije, metoda deskripcije, metoda dokazivanja, metoda indukcije i dedukcije, statistička metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu rada, **Uvodu**, navode se problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode, te je obrazložena struktura rada. Drugi dio rada nosi naslov "**Sustav morskog brodarstva**" u kojem se objašnjava pojam morskog brodarstva, njegova raznolikost i karakteristike. Treći dio rada naslovljen je "**Jugoslavenska trgovačka mornarica u vrijeme i nakon Drugog svjetskog rata**", u kojem se analizira formiranje i poslovanje najznačajnijih brodara, utjecaj ratnih događaja, te se iznose problemi s kojima su se brodari susreli u poslovanju.. Četvrti dio rada, pod naslovom "**Jadranska linijska plovidba - Jadrolinija**", predstavlja djelovanje najvažnijeg putničkog brodarka s osvrtom na ključne brodove u njegovoj floti. Također poseban osvrt daje se na utjecaj Domovinskog rata. **Zaključak**, posljednji dio rada, donosi sintezu rezultata istraživanja kojima se potvrđuje postavljena radna hipoteza.

2. SUSTAV MORSKOG BRODARSTVA

Morsko brodarstvo, gospodarska grana koja se bavi prijevozom tereta i/ili putnika brodovima preko mora, ima značajnu ulogu u povezivanju tržišta s proizvođačima. Ova interakcija je potaknula proces specijalizacije i usavršavanja u proizvodnji određenih roba. Kroz specijalizaciju, proizvođači su usmjereni na proizvodnju i isporuku specifičnih proizvoda, što rezultira smanjenjem proizvodnih troškova i stvaranjem veće konkurentnosti njihovih proizvoda ili usluga na tržištu.

S druge strane, specijalizacija je također utjecala na morsko brodarstvo, što je rezultiralo pojavom različitih vrsta morskog brodarstva koje su se počele razdvajati na tržištu. Ova tržišna segmentacija dovela je do gubitka ekonomske svrhe univerzalnosti i širokog raspona usluga u brodarstvu. Umjesto toga, ključna svrha specijalizacije u morskome brodarstvu je maksimalno prilagođavanje pomorskog prijevoza specifičnim potrebama prijevoza određenih tereta. Ova prilagodba uključuje ne samo prilagodbu brodova, već i razvoj složenih prijevoznih usluga koje osiguravaju racionalizaciju i smanjenje troškova ulaganja u pomorskom prijevozu. Kroz optimizaciju pomorskog prijevoza i pružanje usluga prilagođenih potrebama proizvođača, morsko brodarstvo omogućuje učinkovito i ekonomično premještanje tereta preko mora.¹

Morsko brodarstvo igra jedinstvenu i ključnu ulogu u pomorskom i ukupnom prijevoznom sektoru te obavlja različite funkcije koje su od vitalne važnosti za nacionalno gospodarstvo. Ova iznimna važnost proizlazi iz činjenice da postoje dijelovi našeg planeta koji još uvijek nisu dostupni zbog nedostatka adekvatne infrastrukture za kopneni ili zračni prijevoz. Stoga se promet u tim područjima odvija isključivo putem morskog prijevoza, što čini morsko brodarstvo nezamjenjivom karikom u lancu prijevoza i gospodarskom razvoju. Razvoj međunarodne razmjene robe i industrijske proizvodnje odigrao je ključnu ulogu u oblikovanju suvremenog morskog brodarstva. Ova dinamična interakcija omogućila je morskome brodarstvu da postane integrirani dio globalnog gospodarskog sustava, podupirući međunarodnu podjelu rada i olakšavajući učinkovitu trgovinu širom svijeta. Bez razvijene međunarodne razmjene i industrijske proizvodnje, morsko brodarstvo ne bi postiglo svoj sadašnji stupanj razvoja i važnosti. Ova međusobna ovisnost između morskog brodarstva, međunarodne razmjene i industrijske proizvodnje temelj je globalne ekonomije i tržišta.

¹ Domijan – Arneri I; „Poslovanje u morskome brodarstvu“ Redak, Split, 2014; str.1

Razvijeno brodarstvo pruža snažan poticaj razvoju različitih neproizvodnih gospodarskih djelatnosti koje su povezane s pomorskim sektorom. Uključene su morske luke, javna skladišta, pomorske agencije, pomorska špedicija te opskrba brodova živežnim namirnicama i drugim potrepštinama. Ova sinergija između brodarstva i drugih sektora gospodarstva ima značajan utjecaj na jačanje gospodarskih snaga zemlje.

Tijekom Drugog svjetskog rata, morsko brodarstvo doživjelo je značajne promjene u prijevozu različitih tereta i roba. Ratno razdoblje donijelo je mnoge izazove i ograničenja u pogledu brodskog prijevoza. Konvencionalni brodovi koji su se koristili nisu bili prilagođeni zahtjevima tereta u smislu tehnologije, tehnike i kemijskih svojstava. Međutim, budući da se svijet suočio s posljedicama razaranja, patnje i nestašice, ta situacija je potaknula snažnu potrebu za brzom obnovom i razvojem proizvodnih kapaciteta. Morski prijevoz postao je tako ključni čimbenik u obnovi gospodarstva i zadovoljavanju potreba stanovništva.

2.1 RAZNOLIKOST I KARAKTERISTIKE MORSKOG BRODARSTVA

Morsko brodarstvo predstavlja široko područje koje može biti promatrano kao cjelina ili analizirano kroz njegove pojedinačne dijelove, koji imaju svoje specifične karakteristike i čine posebne vrste prijevoznih djelatnosti. U svrhu klasifikacije i proučavanja različitih oblika morskog brodarstva, koriste se različiti kriteriji, pri čemu su tehnološki i ekonomski aspekti ključni. U pogledu tehnologije, osnovni kriteriji za podjelu uključuju:

- a) **Predmet prijevoza:** Ova kategorija se odnosi na vrstu tereta ili robe koja se prevozi morem. Različite vrste tereta, kao što su tekući tereti, rasuti tereti, opasne tvari ili putnici, zahtijevaju specifične tehnologije i pristupe u morskome brodarstvu.
- b) **Tipovi brodova:** Svaki tip broda ima svoje karakteristike i specijalizirane značajke za određenu vrstu prijevoza. Na primjer, teretni brodovi se razlikuju od putničkih brodova, kontejnerski brodovi od tankera ili ro-ro brodova od brodova za prijevoz rasutog tereta.
- c) **Način iskorištavanja brodova:** Ovaj kriterij odnosi se na način korištenja brodova u morskome prijevozu. To može uključivati redovite linije, zakup brodova na određeno vrijeme ili posebne ugovore za prijevoz određenih tereta.

- d) **Zemljopisni prostor djelovanja:** Morsko brodarstvo također se može podijeliti prema geografskom području u kojem se obavlja. To može uključivati regionalno brodarstvo, međunarodno brodarstvo ili specifične morske rute.

2.2 SEGMENTACIJA MORSKOG BRODARSTVA

U morskom brodarstvu postoji širok raspon trgovačkih brodova koji se značajno razlikuju po veličini, vrsti, rasporedu i funkcionalnosti. Među njima se ističu putnički brodovi, teretni brodovi i specijalizirane vrste brodova prilagođene specifičnim poslovnim potrebama. Ova raznolikost brodova omogućuje fleksibilnost u prilagodbi različitim zahtjevima prijevoza. U kontekstu društvenih aktivnosti, prijevoz robe i putnika se definira kroz njihov fizički premještaj u određenom prostoru. Na temelju ove karakteristike, morsko trgovačko brodarstvo se može podijeliti u sljedeće skupine: linijsko putničko-teretno brodarstvo, slobodno teretno brodarstvo i tankersko brodarstvo.

2.2.1 Linijsko brodarstvo

Linijsko brodarstvo obuhvaća flotu brodova određenog broдача koji pružaju precizno definiranu uslugu u redovitim vremenskim razmacima između određenih luka. Ova vrsta prijevoza dobara osigurava se na unaprijed određenom rasporedu plovidbe.

2.2.2 Slobodno brodarstvo

Slobodno teretno brodarstvo pruža fleksibilnost i prilagodljivost u prijevozu tereta. Brodovi u ovom obliku brodarstva nisu ograničeni na određene rute ili rasporede, već se mogu kretati tamo gdje je potreba za prijevozom dobara najveća. Ova vrsta brodarstva često se koristi za prijevoz različitih vrsta tereta, uključujući sirovine, industrijske proizvode i potrošačke robe.

U slobodnom teretnom brodarstvu, brodovi se koriste na temelju trenutnih zahtjeva tržišta. Ako postoji potražnja za prijevozom robe između određenih luka, brodovi će biti angažirani da ispune tu potražnju. Ovo omogućuje fleksibilnost u prilagodbi brodova i kapaciteta prijevoza prema trenutnim potrebama tržišta. Iako postoji mogućnost da se brodovi koriste za jedno ili više putovanja s punim teretnim kapacitetom, slobodno teretno brodarstvo također može uključivati i opciju privremenog najma broda na određeno vrijeme. To

omogućuje brodarima da iskoriste poslovne prilike na tržištu i prilagode se promjenjivim uvjetima potražnje.

2.2.3 Tankersko brodarstvo

Temeljeći se na prijevozu tekućeg tereta, tankersko brodarstvo je vrsta pomorskog prijevoza koja je doživjela značajan porast krajem 19. stoljeća. Nakon Drugog svjetskog rata, potražnja za naftom je snažno porasla, što je pridonijelo rastu i razvoju ove vrste brodarstva. Tankerski brodovi se uglavnom bave jednosmjernim prijevozom tereta. To znači da u jednom smjeru prevoze teret, dok se u povratku vraćaju bez tereta. Njihova glavna uloga je prijevoz nafte i drugih tekućih tereta na svjetskoj razini.

Obično plove između zemalja proizvođača nafte, kao što su zemlje Bliskog Istoka, Karibi i Istočna Europa, te odredišta koja imaju potrebu za tim resursom. Ovi brodovi su posebno dizajnirani i opremljeni kako bi osigurali siguran i učinkovit prijevoz tekućih tereta, uzimajući u obzir specifičnosti manipulacije i skladištenja nafte.

2.3 RAZVRSTAVANJE BRODOVA PREMA VRSTI PRIJEVOZNE SLUŽBE

Razvrstavanje brodova prema vrsti prijevozne službe je važan koncept u morskom brodarstvu koji omogućuje organizaciju i prilagodbu brodova za različite vrste tereta i putnika.

2.3.1 Putnički brodovi

Putnički brod može se definirati kao onaj koji može primiti više od 12 putnika. Posebno su konstruirani za prijevoz putnika i pošte, a ističu se svojim jedinstvenim smještajima koji omogućuju udobnost putovanja. Općenito se dijele na: prekoceanske brodove, brodove za kružna putovanja, obalne brodove i trajekte.

Prekoceanski brodovi

Prekoceanski brod (eng. *Ocean liner*) jedan je od dva glavna tipa trgovačkih brodova prema načinu rada, pri čemu je prva namjena prijevoz putnika, a druga prijevoz tereta. Takozvani „linijaši“ djelovali su prema redovitom rasporedu plovidbe između određenih luka. Prvi su bili operativni na Sjevernom Atlantiku, pod vodstvom Britanca Samuela Cunarda,

počevši od 1840. godine. Cunardovi linijaši ostali su vodeći no ubrzo su im se pridružili francuski, njemački, američki i drugi brodovi.

Zlatno doba preookeanskih brodova trajalo je od kasnog 19. do sredine 20. stoljeća. Među najpoznatijima brodovima ističu se „Mauretania“, sestrinski brod nesretne „Lusitanije“, koji je 23 godine držao rekord za transatlantsku brzinu; „Aquitania“, također Cunardov brod, posljednji brod s četiri dimnjaka; „Queen Mary“ i njen sestrinski brod „Queen Elizabeth“, ogromni Cunardovi brodovi iz 1940-ih i 1950-ih; francuski „Normandie“, koji je postavio novi rekord za transatlantsku brzinu od malo više od četiri dana prije nego što je uništen u požaru u luci New York 1942.; te „United States“, koji je 1952. postavio novi rekord za transatlantsku plovidbu od 3 dana i 10 sati, uz prosječnu brzinu od 35 čvorova.

Razvojem zrakoplovne industrije i sve većom popularnošću avionskog putovanja, dolazi do kraja preookeanskih brodova. Suočeni s raznim izazovima, uključujući visoke troškove održavanja i smanjenje potražnje za ovakvim oblikom prijevoza, transatlantski brodovi su povučeni iz upotrebe ili su prenamijenjeni kao brodovi za kružna putovanja. Danas u svijetu postoji samo jedan preostali transatlantski brod, nazvan "Queen Mary 2", koji svojom plovidbom simbolizira nezaboravan način nekadašnjeg oblika putovanja preko oceana.



Slika 1 Queen Mary i "Queen Mary 2" transatlantski brodovi (nekoć i danas) - izvor: <https://newatlas.com/royal-rendezvous-queen-mary-2-meets-namesake-queen-mary/5258/>, pristupljeno: 5.4.2023.

Brodovi za kružna putovanja

Kruzing industrija je grana turizma koja se bavi organiziranjem putovanja na kruzerima, luksuznim brodovima koji nude razne sadržaje i usluge putnicima tijekom njihovog boravka na brodu. Kruzeri su obično veliki, dobro opremljeni brodovi koji putnicima pružaju raznolike aktivnosti, zabavu, ugostiteljske usluge i smještaj tijekom putovanja. Na kruzerima

putnici mogu istraživati različite destinacije, uživati u luksuznom smještaju, gastronomskim iskustvima, zabavnim programima, sportskim aktivnostima i mnogim drugim sadržajima na brodu.

Povijest kružnih putovanja brodovima započela je u 19. stoljeću izumom parnog stroja, koji je omogućio brodovima neovisno kretanje bez obzira na vremenske uvjete. Parni stroj je pokrenuo industrijsku revoluciju i otvorio novu mogućnost korištenja viška slobodnog vremena za ljude. U kombinaciji s napretkom u putničkom prometu i financijskom stabilnošću, nastao je turizam. U slučaju brodova s parnim pogonom, to je rezultiralo turističkim kružnim putovanjima. Međutim, sva ta putovanja su organizirana na brodovima koji su prvobitno bili građeni za potpuno druge svrhe, prije svega za prijevoz masovnih putnika preko oceana (imigranti u potrazi za novoosnovanim zemljama) ili za prijevoz trgovačke robe. Sukladno navedenom, skromna udobnost na tim brodovima nije omogućavala ugodna turistička putovanja. Stoga je engleska kompanija „Peninsular & Oriental Steam Navigation Company“ (poznatija danas kao P&O) 1881. godine preuredila svoj brod „Ceylon“ u prvi brod na svijetu isključivo namijenjen kružnim putovanjima. Većina ovakvih putničkih brodova je u Drugom svjetskom ratu služila za prijevoz vojske, te kao bazni brodovi za opskrbu podmornica ili kao brodovi bolnice. Svi preživjeli su nakon rata vraćeni vlasnicima koji su ih ponovo preuredili za preoceanska ili kružna putovanja. Kasnije ova vrsta brodova sve više je zastupljena samim razvojem turizma. Kruzeri predstavljaju danas jednu od najzastupljenijih vrsta putničkih brodova. Ova industrija ima konstantan rast i popularnost diljem svijeta, privlačeći putnike zbog praktičnosti, udobnosti i raznolikosti ponude.²



Slika 2 Brod za kružna putovanja "Istra" - izvor: fotograf M.D. Lennon, privatni arhiv autora

² Jerković N; „Putnički krstaši u Dubrovniku 1“ Lučka Uprava Dubrovnik, Dubrovnik, 2019.

Obalni putnički brodovi

Prema pravilima o obalnim i drugim putničkim brodovima iz 2012. godine (P.I. 278/2012), "obalni putnički brod" ili "brod" podrazumijeva morsko plovilo ili brzo malo plovilo u skladu s člankom 2, Zakona o brzim malim plovilima od 1992. do 2001. godine, koje obavlja rute za prijevoz putnika s različitih dijelova obale država, morske izlete, obrazovanje i obuku, amaterski ribolov, ronjenje, i slično.

Obalni putnički brodovi imaju različite karakteristike ovisno o regiji i liniji na kojoj prometuju. Kao predstavnici navode se tradicionalni putnički brodovi (s klasičnim dizajnom trupa) ili katamarani odnosno brodovi na mlazni pogon, koji im omogućuje razvijanje većih brzina. Ukratko ovo su specijalizirani brodovi koji omogućuju brz i učinkovit prijevoz putnika duž obalnih područja. Ključni su za povezivanje obalnih i otočnih zajednica, ali istovremeno predstavljaju i važnu turističku atrakciju.



Slika 3 Primjer obalno putničkog broda - "Partizanka" - izvor: nepoznat fotograf, privatni arhiv autora

Trajekti

Trajekti su putnički brodovi koji se koriste za prijevoz putnika na kratim rutama. Imaju redovni raspored plovidbe i fiksne cijene karata. Između Prvog i Drugog svjetskog rata, postojala je potreba vozača da prelaze kratke vodene udaljenosti sa svojim automobilima, što je rezultiralo početnim pokušajima organiziranja trajektnih usluga. Jedan od zanimljivih primjera takvih usluga bilo je prelazak preko crnogorskog uskog morskog prolaza Verige, što je omogućavalo zaobilazak dugog i zahtjevnog putovanja oko zaljeva na primitivnim cestama. Već krajem 1890-ih godina, usluge su bile dostupne kočijama koje su vukli konji, a kasnije su

se proširile i na rane automobile.³ Upotrebljavane plovne jedinice bile su primitivne, obično dva mala čamca spojena daskama koje su stvarale široku platformu na koju se vozilo moglo utovariti. Tijekom vremena, ovaj sustav se razvijao i brodovi su postajali sve veći, omogućavajući prijevoz četiri, šest automobila ili čak modernog autobusa.

U prošlosti su se koristili različiti nazivi na različitim jezicima za trajekte namijenjene prijevozu tereta na kotačima, koji su predstavljali nova tehnološka sredstva. Najviše naziva bilo je na engleskom jeziku, ali koristili su se i nazivi na njemačkom, francuskom, talijanskom i ruskom jeziku. RO-RO (eng. *Roll on – Roll off*) trajekti se razlikuju od drugih vrsta brodova po svojim karakteristikama i posebnoj namjeni, što često predstavlja izazov prilikom preciznog definiranja tih karakteristika. Ideja o korištenju kotača kao pomoćnog sredstva za ukrcaj tereta na trajekt ili iskrcaj s trajekta prisutna je već kroz proteklo stoljeće. Međutim, potpuno prihvaćanje nove tehnologije i RO-RO trajekata dogodilo se tek u drugoj polovici 20. stoljeća. Ova vrsta brodova je u relativno kratkom razdoblju ispunila očekivanja i dokazala svoje prednosti, prvo na kratkim rutama, a zatim i na dugim rutama.⁴



Slika 4 RO-RO putnički brod "Marko Polo" - izvor: fotografirao autor

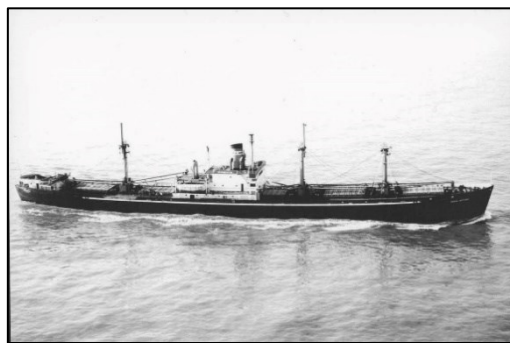
³ Peter B; Murtland M; "Ferries of Croatia, Montenegro and Yugoslavia" Ferry Publications, England, March 2023. str. 45

⁴ Komadina P; „Brodovi multimodalnog transportnog sustava“ Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka 2001; str. 12-13

2.3.2 Teretni brodovi

Teretni brodovi su plovila dizajnirana za prijevoz različitih tereta, a mogu se podijeliti na dva glavna tipa: tramperske i linijske brodove. Tramperski brodovi se koriste za prijevoz masovnih tereta, kao što su ruda, ugljen, žito, fosfat i slično, bez strogo definiranog rasporeda i reda plovidbe. Oni putuju iz jedne luke u drugu u potrazi za teretom. S druge strane, linijski brodovi se koriste za prijevoz vrijednih proizvoda koji se uglavnom pojavljuju kao pakirana roba, poznata kao generalni teret. Oni obično plove prema određenom redu plovidbe i rasporedu.

Razlike između tramperskih i linijskih brodova proizlaze iz razlika u teretu i načinu prijevoza. Tramperski brodovi su često manje opremljeni i tehnički jednostavniji, dok linijski brodovi imaju posebne kapacitete za prijevoz specijalnih tereta, poput tekućih tereta i robe koja zahtijeva hlađenje. Tehničke karakteristike linijskih brodova uključuju i opremu za brzi ukrcaj i iskrcaj tereta, kao i bolje uređaje za očuvanje tereta tijekom prijevoza. Brodovi tipa "Liberty" koji su izgrađeni tijekom Drugog svjetskog rata imali su važnu ulogu u nadopunjavanju gubitaka trgovačkih brodova koji su bili potopljeni od strane neprijateljskih podmornica. Nakon rata, ti brodovi su dominirali u teretnom prijevozu zbog svoje jednostavnosti i ekonomičnosti. Kasnije su se pojavili moderniji tramperi s ukupnom nosivosti od oko 10.000 tona i brzinom od 12 do 14 čvorova.⁵



Slika 5 Brod tipa "Liberty" - m/b "Ravni Kotari" - izvor: fotograf "Fotoflite, privatni arhiv autora

Teretni brodovi, posebno brodovi općeg tereta i tramperi, imaju ključnu ulogu u prijevozu tereta diljem svijeta. Trošak rukovanja teretom na brodu općeg tereta čini oko 40% ukupnih troškova vođenja broda. Kako bi se smanjili ovi troškovi, uvelike se koriste veliki pravokutni kontejneri koji se pakiraju u tvornici i otvaraju na krajnjem odredištu. Ovaj pristup smanjuje mogućnost oštećenja i krađe tereta, a kontejneri su opremljeni kukama za podizanje

⁵ Rubinić I; „Ekonomika brodarstva“ Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 1976; str. 101

kako bi se ubrzao prijenos. Učinkovitost takvih kontejnera dolazi do izražaja kada se cijeli transportni sustav, uključujući željezničke vagoni, kamione, dizalice, luke i brodove, prilagodi za ovu vrstu prometa. Upravo zbog toga su dizajnirani brzi brodovi koji omogućavaju brz prijenos i efikasno smještanje kontejnera. Ovi brodovi imaju pravokutne prostorije koje, iako smanjuju ukupni kapacitet tereta, nadoknađuju to smanjenje troškova rukovanja teretom i povećavaju brzinu istovara. Uzimajući u obzir ove čimbenike, teretni brodovi predstavljaju ključnu kariku u globalnom logističkom lancu za prijevoz tereta. Konačno kao glavni predstavnici linijskih teretnih brodova ističu se brodovi za prijevoz kontejnera, dok slobodnu plovidbu odnosno tramper brodove karakteriziraju brodovi za prijevoz rasutog tereta.



Slika 6 Brod za prijevoz kontejnera - m/b "Koper Express" - izvor:

<https://www.shipspotting.com/photos/99143?navList=gallery&shipName=KOPER+EXPRESS&shipNameSearchMode=begin&page=1&viewType=normal&sortBy=newest>, pristupljeno: 10.4.2023.

Također pod teretnim brodovima ubraja se i tankersko brodarstvo. Tankeri su brodovi konstruirani za prijevoz nafte ili drugih tekućina u velikim količinama, pri čemu je nafta najčešći teret. Međutim, razvoj i dizajn specijaliziranih brodova za prijevoz nafte započeo je tek u 1940-ima, tijekom Drugog svjetskog rata. Zbog velike potražnje za naftom kao energentom, rezultirao je nagli porast potrebe za prijevozom i gradnjom ove vrste brodova. Od tada, tankersko brodarstvo, neprekidno se širi i razvija.⁶



Slika 7 Tanker "Iž" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora

⁶ Domijan – Arneri I; „Poslovanje u morskom brodarstvu“ Redak, Split, 2014; str. 56

Segmentacija svjetske tankerske flote često se temelji na vrsti tekućeg tereta i obuhvaća različite kategorije. Tankersko brodarstvo karakterizira uska specijalizacija brodova, jer mogu prevoziti samo jednu vrstu tereta, najčešće. Stoga se tankere može podijeliti u dvije skupine, a navode se tankeri za prijevoz sirove nafte i tankeri za prijevoz derivata. Tankeri za prijevoz derivata imaju poseban premaz u spremnicima, ali i složeniji sustav spremnika i pumpi za utovar i istovar tereta u usporedbi s tankerima za prijevoz sirove nafte. Teoretski je moguće utovariti sirovu naftu u tankere za prijevoz derivata, ali nakon takvog utovara, čak i temeljito čišćenje spremnika ne može spriječiti visoki rizik od kontaminacije teretom, što može rezultirati onemogućavanjem utovara derivata u takav brod. Navedena podjela također zapravo predstavlja dva različita tržišta u tankerskom brodarstvu. Također treba spomenuti i posebne tankere za tekući prijevoz plina poput ukapljenog prirodnog plina (LNG) i ukapljenog naftnog plina (LPG). Ove dvije vrste plina su vrlo opasni tereti i imaju svoje specifičnosti koje se toliko razlikuju da za svaku od tih dvije vrste tereta postoji razvijen i poseban tip tankera, što čini poseban segment tankerske industrije.

3. JUGOSLAVENSKA TRGOVAČKA MORNARICA U VRIJEME I NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA

Nakon izbijanja Drugog svjetskog rata 1. rujna 1939. godine, brodovlasnici s istočnog Jadrana, posebno u Kraljevini Jugoslaviji, suočili su se s velikim promjenama u svojoj industriji. Ova regija postala je ključna predstavnicom brodarstva na istočnom Jadranu, igrajući važnu ulogu u razvoju i promociji te industrije. Osim toga, kasnije kao Federativna socijalistička republika, Jugoslavija se istaknula kao glavni akter brodarstva na istočnom Jadranu, čime je prepoznata kao ključna snaga u tom sektoru.

Prije njemačkog napada, Kraljevina Jugoslavija je, kao i druge neutralne zemlje, pretrpjela gubitke u svojoj floti. Nacističke podmornice su bez obzira na zastavu napadale svaki brod koji su sretale. U razdoblju od 1939. do napada 6. travnja 1941., brodari iz Jugoslavije su izgubili 12 brodova ukupne tonaže od 55.856 BRT. Većina brodova (uposlana na dugoj plovidbi), koja je brojala 67 brodova s ukupnom tonažom od 261.880 BRT, bila je izvan dosega agresora i okupatora. Međutim, ta flota je bila rekvirirana od strane Jugoslavenske izbjegličke vlade, koja je djelovala preko svoje ambasade u Londonu. Nakon rekvizicije, gotovo svi ti brodovi su bili iznajmljeni Britanskom ministarstvu ratnog transporta.

Tijekom Drugog svjetskog rata, mnoge brodarske tvrtke i veća brodogradilišta su pretrpjele značajan gubitak u svojim flotama. Od 93 broda namijenjenih dugim obalnim putovanjima, koji su bili u vlasništvu poduzeća tijekom Kraljevine Jugoslavije do 1939. godine, samo je 32 broda preživjelo rat. Čak 53 broda je bilo potopljeno, nasukano ili onesposobljeno, dok je 8 brodova prodano ili na neki drugi način nestalo iz popisa brodova.

U poslijeratnom razdoblju, brodarska poduzeća i veća brodogradilišta na istočnom Jadranu prošla su kroz značajne promjene. Kako je Drugi svjetski rat završio, mnoga od tih poduzeća proglasila su se poduzećima od općeg državnog značaja, a kasnije su bila nacionalizirana. Nacionalizacija je rezultirala time da većina brodova postane državno vlasništvo, dok su samo jedrenjaci i manji brodovi ostali u privatnom vlasništvu, ali bez značajnijeg utjecaja na pomorski promet. Ovaj proces nacionalizacije imao je dubok utjecaj na industriju brodarstva na istočnom Jadranu, transformirajući je iz privatnog sektora u sektor pod kontrolom države. Jugoslavenska vlada preuzela je kontrolu nad svim brodovima koji su se nalazili u jugoslavenskom teritorijalnom moru, kao i nad poslovima i sredstvima Generalne direkcije brodova u Londonu. Ova nadležnost je prenesena na novoosnovano Ministarstvo saobraćaja. U svrhu efikasnog upravljanja pomorskim prometom, osnovana je Direkcija pomorske plovidbe koja je djelovala pri Upravi pomorskog saobraćaja u Splitu. Ova direkcija je preuzela upravljanje svim brodovima koji su bili pod ingerencijom Uprave pomorskog saobraćaja, uključujući i brodove koji su vraćeni vlasnicima od strane Britanskog ministarstva ratnog transporta. Ove promjene su bile u skladu s Ustavom FNRJ koji je stupio na snagu 8. veljače 1946. Nadalje, odlukom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ br. 627 od 25. studenog 1946. i FNRJ 97/46 od 3. prosinca 1946., sva parobrodarska društva i veća brodogradilišta su proglašena poduzećima od općeg društvenog značaja. Kasnije, putem Uredbe br. 644 od 8. prosinca 1946. (Službeni list FNRJ br. 98), ta poduzeća su nacionalizirana. Vlada FNRJ je donijela rješenje 20. siječnja 1947. kojim su ta poduzeća ponovno osnovana kao nova, ali pod društvenim vlasništvom.

3.1 USPOREDBA SA SVJETSKOM FLOTOM

Prema statističkim podacima „Lloyds Register of Shipping“ iz Londona, evidentirano je da je 1923. godine Jugoslavenska trgovačka mornarica raspolagala sa 120 brodova ukupne tonaže od 119.778 BRT. Tijekom narednih godina, kako je broj brodova rastao, tako se povećavala i tonaža. Do 1939. godine, broj brodova se popeo na 187, a ukupna tonaža iznosila je 410.486 BRT.

No, tijekom Drugog svjetskog rata, brodovlje je pretrpjelo velike gubitke, pa je 1948. godine broj brodova koji su bili na raspolaganju Jugoslaviji iznosio samo 101, a ukupna tonaža bila je 202.025 BRT. U sljedećoj godini, broj brodova se smanjio na 99, ali je ukupna tonaža porasla za 6.915 BRT, dosegnuvši 208.940 BRT. Broj brodova i ukupna tonaža su kontinuirano rasli. Primjerice, 1952. godine, Jugoslavija je raspolagala sa 117 brodova ukupne tonaže od 250.581 BRT, a 1959. godine broj brodova se povećao na 207, a ukupna tonaža iznosila je 465.009 BRT. Također, naša trgovačka mornarica je 1953. godine imala 273 broda s ukupnom tonažom od 965.449 BRT, dok je 1967. godine taj broj narastao na 351 brod s ukupnom tonažom od 1.196.125 BRT.

U usporedbi s globalnom flotom, jugoslavenska trgovačka mornarica je zauzimala značajno manji udio. Na primjer, prema podacima iz srpnja 1972. godine, svjetska trgovačka flota je raspolagala sa 268.340.145 BRT, dok je jugoslavenska trgovačka mornarica imala 1.587.585 BRT, što je činilo oko 0,59% ukupne svjetske tonaže. Iako je jugoslavenska trgovačka mornarica ostvarila određeni rast svoje flote tijekom godina, njezin udio u svjetskoj floti je ostao relativno nizak.⁷

TABELARNI PRIKAZ PO ZEMLJAMA O VELIČINI TRGOVAČKE FLOTE				
Red. broj	Zastava	BRT	DWT	Broj brodova
1.	Liberija	44,443.652	81,167.857	2.234
2.	Japan	34,929.214	55,091.546	9.433
3.	Velika Britanija i Sjeverna Irska	28,642.875	44,038.721	3.700
4.	Norveška	23,507.108	39,245.657	2.826
5.	Sovjetski Savez	16,733.674	17,198.012	6.851
6.	Grčka	15,328.860	24,563.993	2.241
7.	S A D	15,024.148	21,351.268	3.687
8.	Zapadna Njemačka	8,515.669	13,285.715	2.546
9.	Italija	8,187.323	11,958.104	1.684
10.	Panama	7,793.598	12,391.955	1.337
11.	Francuska	7,419.596	11,548.491	1.390
12.	Švedska	5,632.336	8,713.626	875
13.	Holandija	4,972.244	7,210.679	1.452
14.	Španija	4,300.055	6,204.696	2.313
15.	Danska	4,019.927	6,399.312	1.331
16.	Indija	2,649.677	4,155.108	412
17.	Kanada	2,380.635	2,778.125	1.235
18.	Kipar	2,014.675	2,908.818	394
19.	Poljska	2,012.659	2,712.319	617
20.	Brazil	1,884.537	2,723.131	444
21.	Finska	1,630.473	2,307.558	402
22.	Jugoslavija	1,587.585	2,341.013	364

Slika 8 Prikaz po zemljama o veličini trgovačke flote - izvor: Nakićenović J; "Jugoslavenska trgovačka mornarica i njeno mjesto u svijetu" Naše more Vol. 20 No. 4-5, 1973. str. 139

⁷ Nakićenović J; "Jugoslavenska trgovačka mornarica i njeno mjesto u svijetu" Naše more Vol. 20 No. 4-5, 1973. str. 139

3.2 ANALIZA BRODARSKOG SEKTORA - PREGLED VODEĆIH BRODARA

Kroz ovaj pregled sagledava se naslijeđe i doprinos jugoslavenskih brodara pomorskoj industriji. Analiziraju se izazovi s kojima su se susretali tijekom vremena te se pruža uvid u njihove operativne strategije, trgovinske rute i logističke kapacitete. Ova sveobuhvatna analiza pruža uvid u važan segment jugoslavenske gospodarske povijesti. Pregled jugoslavenskih brodara otkriva kako su oni doprinijeli trgovini i ekonomskom razvoju regije te kako su se prilagođavali promjenama na globalnom tržištu. U okviru ove analize, brodari će biti prikazani prema njihovom geografskom položaju, redosljedom od sjevera prema jugu. Ovakav pristup omogućuje strukturirano sagledavanje jugoslavenskih brodara s obzirom na njihov prostorni raspored, što pruža stručni uvid u njihovu geografsku distribuciju i povezanost s pomorskom industrijom. U ovom poglavlju posebno će biti obrađena poduzeća koja su se bavila teretnim brodovima, dok će se Jadrolinija, kao vodeća kompanija u području putničkog brodarstva, obrađivati zasebno.

3.2.1 Splošna plovba

Slovenci su imali posebno mjesto u pomorstvu. Zbog svog geografskog položaja, njihovo područje je bilo povezano srednjoeuropskim trgovinskim rutama prema srednjoj i istočnoj Europi. Povoljna lokacija omogućavala je tranzitnu trgovinu. Sjeverni Jadran bio je povezan s njihovim teritorijem i stanovništvom koje je živjelo uz obalu. Strateški položaj omogućavao je trgovanje i ekonomski razvoj regije, kao i prilagodbu globalnim promjenama na tržištu.

Unatoč dugoj obali duž Jadranskog mora, pomorsko gospodarstvo Jugoslavije nije se moglo potpuno razviti zbog nedostataka u vezi s povezivanjem obale i unutrašnjosti, nedovoljnih pristanišnih kapaciteta i zaostalog gospodarstva. Trst je bio jedino moguće pomorsko odredište, prema kojem je težio velik dio gospodarstva srednjoeuropskih zemalja. Nakon Drugog svjetskog rata, položaj duž Jadranskog mora se promijenio. U svibnju 1945. godine, jugoslavenska armija oslobodila je slovensko primorje i Istru. U Trstu, prvih nedjelja u svibnju preuzela je vlast Pokrajinska narodnooslobodilačka komisija. Budući da je Trst bio važno pomorsko središte, Pokrajinski narodnooslobodilački odbor usmjerio je svoje napore na obnovu i razvoj pomorskih aktivnosti. Slovencima se tada pružila prilika da ostvare njihove dugogodišnje težnje u pomorskim djelatnostima. Jugoslavenska trgovačka mornarica, koja je

prije rata bila skromna, bila je još više oslabljena za vrijeme Drugog svjetskog rata. Zbog njihovog položaja, to nije bilo samo u interesu Slovenaca, već i cijele Jugoslavije da potaknu pomorske aktivnosti. Uspjesi su bili ograničeni, a izazovi su bili izuzetno teški za rad Pokrajinske narodnooslobodilačke komisije. Bilo je neophodno učiniti sve kako bi se postojeća pomorska poduzeća održala u Trstu. Pokrajinski narodnooslobodilački odbor sazvao je sastanak s predstavnicima pomorskih društava i vlasnicima brodova koji su imali svoje sjedište u Trstu.

U listopadu je Okružni narodni odbor Kopar donio odluku broj 5636 kojom je osnovano poduzeće "Splošna plovba" smješteno u Kopru. Glavni cilj osnivanja poduzeća bio je preuzeti imovinu nekadašnjeg poduzeća "Slovenija-linije" na temelju likvidacijskog balansa. Osnivanje "Splošne plovbe" službeno je provedeno 10. kolovoza 1955. godine, sukladno odluci Gospodarskog suda u Kopru pod registarskim brojem I. 16,3 Fi 647.55. Uspješno poslovanje imalo je velik utjecaj na decentralizaciju vlasti u pomorstvu u skladu s općim gospodarskim i političkim razvojem. Kao rezultat toga, formirana su nova pomorska poduzeća diljem zemlje, koja su dobila brodove iz prethodno centraliziranog poduzeća Jugoslavije.⁸



Slika 9 Zastava "Splošne plovbe" - izvor: <https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/si-shipp.html>, pristupljeno: 16.4.2023.

Pravni organi poduzeća su bili svjesni da trampersko poslovanje ovisi o tržištu te da pruža dugoročnu sliku rentabilnosti. U razdoblju od 1954. do 1957., kada je na pomorskom tržištu vladala konjunktura, jugoslavenski tramperski brodovi su donosili značajne iznose u centralne devizne fondove. Od 1958. godine nadalje, ta sredstva su bila potrebna kako bi poduzeća s koeficijentima pokrila razlike između prihoda i potreba pomorskih poduzeća. U povoljnoj situaciji na tržištu starih brodova, većina jugoslavenskih poduzeća je kupovala nekoliko brodova, uglavnom brodova tipa Liberty. Poduzeće je pokazalo interes za bareboat charter i tako je steklo rabljene brodove koji su dobili nazive "Bled", "Bohinj" i "Bovec". Ovi brodovi, s prilagođenim karakteristikama i pristupačnom cijenom, omogućili su Splošnoj

⁸ Splošna plovba: "Petnajest let Splošne plovbe" Piran 1969. str.7

plovbi zamjenu teretnih brodova. Iako vrijeme recesije nije bilo idealno za uvođenje novih linija, uspjeh slovenske vanjske trgovine na američkom tržištu stvorio je potrebu za redovitom i poboljšanom uslugom na liniji Koper - Sjedinjene američke države. Krajem 1959. godine, poduzeće je, u dogovoru s „Jugobankom“, preuzelo nedavno završeni brod "Goranka" u zamjenu za jedan od svojih brodova koji su bili u izgradnji.

Ladja	BRT	DWT	Datum prevzema
M. KR PAN	398	525	1. 4. 1954
GORENJSKA	873	1.312	31. 8. 1954
ROG	7.165	10.310	23. 9. 1956
BIHAC	5.092	9.618	28. 1. 1956
LJUBLJANA	4.478	8.026	19. 2. 1956
POHORJE	7.307	10.100	11. 10. 1956
ZELENGORA	7.052	10.190	16. 11. 1956
DUBROVNIK	5.155	9.150	8. 5. 1957
PIRAN	10.965	16.076	27. 7. 1959
BLED	7.761	8.185	17. 8. 1959
BOHINJ	7.766	8.189	7. 9. 1959
BOVEC	7.766	8.205	22. 9. 1959
GORANKA	9.630	12.690	4. 12. 1959
SKUPAJ	81.408	112.576	

Slika 10 Stanje flote Splošne plovbe 1959. godine - izvor: Splošna plovba: "Petnajest let Splošne plovbe" Piran 1969. str.13

U 1965. godini, Splošna je uspješno proširila svoje poslovanje na liniji za Zapadnu Afriku. Sa svojom flotom brodova, poduzeće je samostalno obavljalo prijevoz tereta na toj ruti. Dva pouzdana broda, "Bled" i "Bohinj", bili su stalno angažirani na ovoj liniji. Nakon što je "Bočna" uključena u liniju od trenutka preuzimanja, "Bovec" je postao dio tima 4. studenog 1965. Tijekom godine, luke pristajanja nisu doživjele velike promjene, no brodovi su redovno pristajali u prekrasnim lukama Napulja, Valencije i Barcelone. Zanimljivo je da se linija mogla proširiti do luke Angole, otvarajući nove mogućnosti za teretni promet.



Slika 11 m/b "Goranka"- izvor: nepoznat fotograf, privatni arhiv autora

Poduzeće je imalo čak i predstavništvo za zapadnoafričko područje, što je olakšavalo poslovanje. Tijekom 1965. godine, struktura tereta se počela mijenjati u korist općeg tereta. Odlazna putovanja bila su raznolika, pri čemu se omjer između cementa i drugih tereta promijenio s 80:20 na otprilike 60:40. Uz rast izvoza jugoslavenskih proizvoda poput traktora, autobusa i drugih proizvoda iz susjednih zemalja, poduzeće je ostvarilo značajan porast u prijevozu općeg tereta. Povratna putovanja su također donijela promjenu u strukturi tereta. Iako je drvo i dalje bilo važna izvozna roba s tog područja, sve više se počelo izvoziti opći teret kao što su kakao, kava, pamuk, orašasti plodovi i razna biljna ulja.

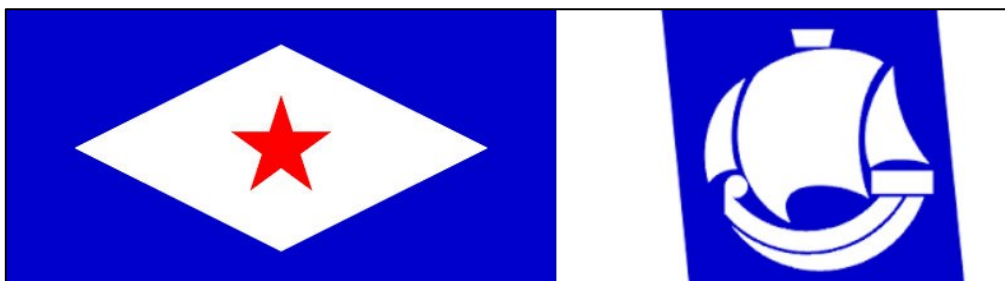
U vremenu svjetske naftne krize, koja je zahvatila 1973. godine, Splošna Plovba suočila se s izazovima u svom poslovanju. Kako bi pronašla rješenje, poduzeće je odlučilo proširiti svoje aktivnosti i uvesti nove linije. Kao dio tog procesa, sjedište poduzeća je 1979. godine preseljeno u Portorož, a kao rezultat širenja, poduzeće je 1981. godine osnovalo društvo „Gen shipping Corporation“ u Monroviji, glavnom gradu Liberije. Ovo je bio važan korak u daljnjem razvoju i jačanju prisutnosti na međunarodnom tržištu.

Nakon raspada Jugoslavije 1991. godine, poduzeće sa sjedištem u Portorožu, bilo je suočeno s velikim izazovima. Gubitak prirodne ekonomske pozadine za linijske aktivnosti prisilio je brodaru na temeljitu promjenu poslovne strategije. Republika Slovenija postala je tako jedini vlasnik poduzeća 1995. godine te je transformirano u društvo s ograničenom odgovornošću (Splošna plovba d.o.o. Portorož). U cilju prilagodbe novim okolnostima, poduzeće je izvršilo radikalno preusmjere s linijskog prijevoza na trampersko poslovanje. Zadržano je jedino linijsko povezivanje između Indije i Dalekog istoka. Ovaj strateški zaokret omogućio je brodaru da se prilagodi novim tržišnim uvjetima i održi stabilnost u turbulentnom pomorskom sektoru. Danas Splošna plovba, kao renomirano pomorsko poduzeće, uspjela je zadržati konkurentnost i prilagodila se promjenjivim zahtjevima tržišta, upravljanjem sa sedam brodova od ukupne nosivosti od 337.406 tona.⁹

⁹ Splošna plovba; <http://www.splosnaplovba.com>

3.2.2. Jugolinija – Croatia Line

Jugoslavenska linijska plovidba kasnije “Jugolinija” osnovana je na temelju Zakona o državnim privrednim poduzećima u Rijeci. Rješenje o njenom osnutku potpisano je dana 20.1.1947. Potpisao ga je predsjednik vlade FNRJ, ministar Narodne obrane, maršal Jugoslavije Josip Broz “Tito”. Upis Jugolinije za vanjsko trgovinsko poslovanje obavljen je na temelju posebnih propisa koji su regulirali vanjsko trgovinsko poslovanje domaćih privrednih organizacija. Kada je Jugolinija osnovana, suočila se s ogromnim zadatkom koji je imao iznimno veliko značenje, ali su početna sredstva bila vrlo ograničena za ostvarenje istog. Raspolagala je malim brojem starih brodova koji nisu bili dovoljni za uspostavu široke mreže linija koju je kasnije posjedovala. Stoga je prva briga bila povećati broj brodova i modernizirati flotu kako bi se udovoljilo zahtjevima suvremenog linijskog poslovanja. Bilo je jasno da je kupnja novih brodova najučinkovitiji način ostvarenja temeljnog zadatka poduzeća, a to je redoviti prijevoz robe i putnika. No nedostatak financijskih sredstava predstavljao je izazov za takve investicije. Kako bi povećala broj brodova, Jugolinija je koristila brodove dobivene reparacijom od Savezne republike Njemačke, kao i one koje je proglasila pomorskim ratnim plijenom. Iako su ovi brodovi predstavljali važan doprinos u ranim fazama razvoja Jugolinije, nisu imali odlučujuću ulogu u njenom rastu. Također se nisu oslanjali na kupnju rabljenih brodova. Jugolinija je ostvarivala rast putem gradnje novih brodova, što je predstavljalo ključni izvor razvoja poduzeća. Iako je ovaj proces napredovao sporim tempom, svake godine ili u određenim razmacima povećavao se broj brodova prije i nakon decentralizacije flote Jugolinije.¹⁰



Slika 12 Zastave "Jugolinije" i "Croatia Line-a" - izvor: <https://croinfo.net/forum/index.php?topic=1656.0>, pristupljeno: 17.4.2023.

Jugolinija je započela svoje djelovanje 1947. godine s nekoliko brodova, među kojima su se istaknuli „Jajce“, „Partizanka“ i „Radnik“. Ovi brodovi su bili polovni i predstavljali su početni korak u razvoju flote. Međutim, kako bi proširila svoje kapacitete, Jugolinija je iskoristila

¹⁰ Grupa autora; “Jugolinija”, Jugolinija Rijeka i Grafički zavod hrvatske, Zagreb 1973, str. 56

navedenu mogućnost reparacije brodova od Savezne republike Njemačke. Tako je i brod „Hercegovina“, koji je bio izvađen iz mora, podvrgnut popravku i obnovi, postao dio flote poduzeća. Ova inicijativa omogućila je Jugoliniji da poveća broj brodova i proširi svoje prisustvo na pomorskom tržištu. U 1953. godini, trgovinske komore primorskih gradova, osim Rijeke, su pokrenule raspravu o raspodjeli brodova u Jadranskoj floti. Smatrali su da nema više razloga da se svi dugolinijski brodovi upravljaju iz Rijeke te su predložili osnivanje brodarskih poduzeća i u drugim primorskim gradovima. Ideja je bila da se odvoje određeni brodovi iz flote Jugolinije i dodijele određenim gradovima za upravljanje.

Nakon provedene decentralizacije, Jugolinija je u početku 1958. godine raspolagala s 33 broda. Radnički savjet je 1957. godine donio odluku da se izdvoje i predaju „Kvarnerskoj plovidbi“ brod „Sutjeska“ i dva broda tipa „Drvar“. Međutim, predaja broda Sutjeska Kvarnerskoj plovidbi se dogodila tek 1958. godine, dok je iste godine donesena odluka o predaji dva broda tipa Drvar. Ti brodovi su bili brodovi „Šibenik“ i „Marjan“, koji su predani sredinom 1958. godine. Svi brodovi koje je Jugolinija dobila od početka 1958. godine bili su novi, osim brodova „Labin“ i „Korana“, kao i onih koje je dobila kasnijem pripajanju Kvarnerske plovidbe Jugoliniji 1. siječnja 1963. godine.¹¹



Slika 13 m/b "Radnik" - izvor: <http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,126.0.html>, pristupljeno: 17.4.2023.

Nakon decentralizacije, osnivanje Jugolinije otvorilo je put za formiranje linije za Daleki Istok, što je bila jedna od prvih linija te kompanije. Odmah nakon rata, nova Jugoslavija uspostavila je veze sa zemljama istočnog Mediterana, te su brodovi Jugolinije redovito pristajali

¹¹ Stipanović I; „Jugolinija – Croatia Line, *Sumrak Kvarnerskog brodarstva*“ Kostrena 2013, str. 11

u lukama tih zemalja. S vremenom, linija se dijelila na dva dijela zbog zaoštavanja odnosa između Egipta i Izraela nakon osnivanja države Izrael 1948. godine. Jedan dio linije obuhvaćao je arapske zemlje i Jadran, dok je drugi dio bio Jadran - Izrael. Brodovi su također pristajali u lukama Grčke i Cipra. Jugolinija je ostvarila uspjeh i na tom području zahvaljujući tranzitnom teretu koji se prevozio preko Rijeke do zemalja Bliskog Istoka. Većinom se radilo o teretu iz Mađarske, ali su se prevozili i tereti iz Austrije.

U prošlosti, Jugolinija nije bila direktni nositelj plana gradnje svojih brodova i njihovog financiranja. Ministarstvo pomorstva bilo je odgovorno za planiranje investicija u pomorstvu, uključujući i gradnju brodova. Sredstva za gradnju brodova dolazila su iz više izvora, uključujući dotacije za gradnju u inozemstvu, dotacije za domaću gradnju i zajmove federacije i republike bez obveze vraćanja. U to vrijeme, sav prihod poduzeća, uključujući i broderske tvrtke, pripadao je zajednici. Postojali su i fondovi za kreditiranje investicija kako bi se osiguralo financiranje. Godine 1953., Savezna vlada je donijela uredbu o privremenom financiranju investicija, kojom su osnovani fondovi za kreditiranje u narodnim republikama, kotarima i gradovima. Nakon te uredbe, privredne organizacije postale su nositelji vlastitih investicija. Investitori su bili obvezni izraditi investicijski elaborat prije traženja kredita. Odluke o odobrenju programa investicijske gradnje donosio je privredni savjet vlade, a revizijska komisija je provodila reviziju projekta. Tek nakon tih postupaka, investitor je sklapao ugovor o investicijskom kreditu s Narodnom bankom.

Iako je prijevoz tereta oduvijek bio i ostaje ključni dio poslovanja poduzeća, stanje flote i planovi svjedoče o nastavku tog trenda. Prijevoz putnika zauzima manji dio aktivnosti Jugolinije i može se primijetiti da je taj segment poslovanja nešto manje značajan nego ranije. Međutim, prijevoz putnika ne može se potpuno zanemariti kad se analizira ukupno djelovanje Jugolinije. Već pri kupnji prvih brodova, jedan od njih, Radnik, bio je namijenjen putničko-teretnom prijevozu, dok je drugi, „Partizanka“, bio namijenjen isključivo prijevozu putnika. Osim ekonomskih emigranata, Jugolinija je putnike prevozila na brojnim linijama. Zahvaljujući tome, mnogi ekonomski imigranti su se mogli vratiti u domovinu ili ju posjetiti, dok su mnogi građani iz domovine mogli posjećivati svoje rođake u prekomorskim zemljama bez potrebe za devizama, jer su mogli platiti prijevoz u dinarima.

U šezdesetim godinama prošlog stoljeća, Jugolinija je doživjela znatan rast svoje broderske flote. U to vrijeme su se pridružili neki novi brodovi kao što su „Trebinje“, „Jesenice“, „Primorje“, „Kostrena“, te tri sestrinska broda pod imenima „Matko Laginja“, „Frano Supilo“

i „Ivan Mažuranić“. Također su se pojavili i brodovi „Baška“, „Drežnica“ i „Grobnik“. Ova nova generacija brodova je doprinijela proširenju i jačanju aktivnosti Jugolinije u prijevozu tereta. U sedamdesetim godinama, točnije 1974., Jugolinija doživljava nove značajne promjene u svojoj floti kako bi se prilagodila novim tehnologijama i pružila suvremene usluge. Poseban naglasak je stavljen na prijevoz kontejnera, budući da je to postalo neophodno u pomorskom transportu, posebno na rutama prema Srednjem i Dalekom istoku. U tom razdoblju, Jugolinija je nabavila svoj prvi kontejnerski brod pod nazivom "Pionir" koji je isporučen iz njemačkog brodogradilišta „Berner Schiffswerft“. Nažalost na svom prvom uplovljenju, novi kontejneri nisu mogli biti istovareni u luci Rijeka, zbog nedostatka adekvatnog prostora za istovar kontejnera u tadašnjem bakarskom terminalu namijenjenom rasutim teretima. Ovaj primjer naglašava potrebu prilagodbe luka kako bi se omogućila podrška suvremenim tehnologijama pomorskih brodova i povećanje kapaciteta. U to vrijeme također je otvoreno pitanje izgradnje jedinstvenog jugoslavenskog terminala za kontejnere. S obzirom na prednosti i položaj luke Rijeka, razmatrano je preuređenje te luke kako bi se izgradila infrastruktura koja bi podržavala kontejnerski promet i omogućila daljnji razvoj u regiji. Nastavak modernizacije flote Jugolinije uključivao je izgradnju broda "Ledenice" u brodogradilištu "3. maj". Ovaj brod će biti tada najnapredniji brod u trgovačkoj mornarici. Brod "Ledenice" je prvi od dva broda istog tipa naručena od strane Jugolinije u brodogradilištu "3. maj". Projektiran je za prijevoz kontejnera, prikolica (trailera) i drugih tereta na kotačima, kao i za opći teret.



Slika 14 m/b "Ledenice" - ceremonija isporuke u riječkoj luci - izvor: fotograf Petar Grabovac, privatna kolekcija autora

Svakako je važno spomenuti jedan od najtežih trenutaka u povijesti Jugolinije - gubitak broda "Dunav". M/b Dunav, brod za prijevoz rasutog tereta, bio je jedan od većih brodova za tu namjenu u floti Jugolinije. Međutim, nestao je u olujnom nevremenu na Tihom oceanu 28. prosinca 1980. godine, što je bio trenutak koji je duboko pogodio tu pomorsku kompaniju. Dunav je bio pod zapovjedništvom kapetana Srećka Vukoše iz Rijeke tijekom posljednjeg

putovanja. Pretpostavka je da je brod potonuo oko 700 nautičkih milja od japanske luke Yokohame, završavajući svoje putovanje na dubini od 6 kilometara. Život su izgubila 32 člana posade. Ova tragedija pamti se kao najgora u novijoj povijesti pomorstva ovog prostora. Gubitak broda "Dunav" predstavljao je veliki šok za Jugoliniju, a posljedice su se osjećale duboko dugo vremena u samoj kompaniji.

Tijekom svog operativnog razdoblja, tvrtka je uspostavila globalnu mrežu agenata smještenih diljem svijeta, te je otvorila predstavništva na mnogim važnim lukama. Stjecala je reputaciju kao renomirano poduzeće s izvrsnim brodovima i visoko kvalificiranim osobljem. Međutim, sredinom osamdesetih godina, situacija se drastično promijenila kada su se pojavili financijski problemi u Jugoliniji, što je narušilo njen dotadašnji ugled i donijelo kaotične trenutke. U razdoblju velikih gubitaka i svjetske krize na pomorskom tržištu, Jugolinija je pokušala prevladati svoje teško poslovanje putem nabavke tri moderna kontejnerska brodove – "Sarajevo Express", "Koper Express" i "Zagreb Express". Ti brodovi su izgrađeni u brodogradilištu "Uljanik" u Puli. Međutim, zbog prestanka kreditiranja brodogradilišta od strane banaka, Jugolinija se morala zadužiti kod inozemnih izvora kako bi financirala nabavku brodova. Navedena strategija nabave novih brodova bila je usmjerena na modernizaciju flote i unaprjeđenje konkurentnosti Jugolinije na tržištu. Kontejnerski brodovi Sarajevo Express, Koper Express i Zagreb Express predstavljali su najnoviju generaciju plovila s visokim standardima sigurnosti, učinkovitosti i kapaciteta za prijevoz kontejnera.

U početku devedesetih godina prošlog stoljeća, kompanija Jugolinija promijenila je ime u „Croatia line“, označivši tako kraj jedne ere. U to vrijeme, Croatia line je bila vodeća pomorska tvrtka s impresivnom flotom od otprilike 50 brodova i velikim brojem zaposlenika koji je iznosio oko 3.000. Međutim, financijski problemi, gubitak tržišnih linija Domovinski rat i rasprodaja flote doveli su tvrtku do ruba propasti. Nažalost, 1999. godine Croatia Line je bila primorana otići u stečaj, a taj proces se ubrzo pretvorio u težak i bolan proces likvidacije.

Nestankom Jugoslavije s povijesne scene, logično je bilo da se mijenjaju i nazivi poduzeća koja su na nju podsjećala. Ovaj val promjena obuhvatio je i hrvatsko brodarstvo, jer su sve ostale brodske kompanije već prekinule sve veze s Jugoslavijom i simbolima socijalizma. Taj prekid označio je kraj jedne ere i otvorio put novom rastu hrvatske trgovačke mornarice. Tako, gubitak Jugolinije i transformacija u Croatia Line predstavljali su prekretnicu u povijesti hrvatskog pomorstva. Unatoč teškim izazovima i bolnim procesima, hrvatsko brodarstvo nastavilo je svoj napredak, gradeći novu budućnost i ostavljajući iza sebe simbole prošlosti.

3.2.3 Kvarnerska plovidba

Poduzeće Kvarnerska plovidba nastalo je kao rezultat inicijative Jugolinije, koja je bila suočena s izazovom raspolaganja s brodovima koji više nisu bili pogodni za linijsku plovidbu nakon prve decentralizacije koju je nametnuo Savez izvršnih vlasti i druge decentralizacije te koju je Jugolinija samoinicijativno provela. Kako bi pružili dopunu svojem linijskom poslovanju, unutar poduzeća se pojavila ideja da se osnuje novo poduzeće specijalizirano za tramperski prijevoz, u uskoj suradnji s Jugolinijom.



Slika 15 Zastava kvarnerske plovidbe - izvor: http://nase-sidro.com/?page_id=199, pristupljeno 25.4.2023.

U travnju 1957. godine, Upravni odbor Jugolinije predložio je Radničkom savjetu da zatraže od Narodnog odbora grada Rijeke osnivanje novog poduzeća koje bi preuzelo dio brodova iz flote Jugolinije. Na temelju tog prijedloga, Radnički savjet se sastao i donio odluku da se izdvoje određeni brodovi iz flote Jugolinije, uključujući „Šabac“, „Podgoru“, „Lošinj“, „Žužemberk“, „Vranjic“, „Solin“ i „Hercegovinu“. Tijekom 1957. godine, dodatno su predani i dva broda tipa "Drvar", dok su brodovi „Sutjeska“ i „Split“ trebali biti predani nakon što brodogradilište 3. Maj isporuči brodove tipa "Cygnet". Predaja prvih sedam brodova i Splita obavljena je 1957. godine, dok je Sutjeska predana 1958. godine.

U tom procesu, spomenuto je da se dva broda tipa "Drvar" predaju poduzeću Kvarnerska plovidba. Ti brodovi, „Marjan“ i „Šibenik“, su sredinom 1958. godine ustupljeni tom novom poduzeću. Na kraju, politički faktori komune i kotara Rijeka preporučili su pripajanje Kvarnerske plovidbe Jugoliniji, s obzirom na to da poduzeća koja nisu imala brodove veće od 150.000 tona gube pravo na samostalno poslovanje u međunarodnom prijevozu roba. Odluka je prihvaćena od strane Radničkih savjeta oba poduzeća, a Radnički savjet Jugolinije je održao sastanak 19. prosinca 1962. godine. Pripajanje Kvarnerske plovidbe Jugoliniji je službeno provedeno 1. siječnja 1963. godine.

3.2.4 Lošinjska plovidba

Lošinjska plovidba je osnovana 1958. godine spajanjem bivših poduzeća "Obalne plovidbe Rijeka" i "Lošinjske plovidbe - Mali Lošinj". Radnički savjet se složio s idejom spajanja brodarskih poduzeća. To je rezultiralo formiranjem snažne flote koja pruža sveobuhvatnu uslugu, s posebnim naglaskom na korist otoka Lošinja. Odluku o spajanju podržao je i Narodni odbor općine kako bi se novo ujedinjeno poduzeće moglo uspješno i učinkovito baviti pomorskim poslovima. Cilj spajanja bio je postići sinergiju između brodarskih poduzeća i ostvariti uspješnije poslovanje. Poduzeće je tako usmjerilo svoju politiku poslovanja prema tržištu i razvoju gospodarstva na otoku Lošinj.

Započevši s 38 manjih drvenih brodova, kompanija je uspostavila redovne linije prema Grčkoj, Turskoj i Sjevernoj Africi, koristeći brod pod nazivom "Čikat". Također su otvorili prvu trajektnu liniju između Cresa i Rapca. U 1973. godini počela su ulaganja u obnovu brodova, a 1974. godine i u turizam. Tvrtka poznata kao "Lošinjska plovidba za pomorski prijevoz robe i putnika, popravak brodova i turizam" bila je registrirana kao društvo sa solidarnom odgovornošću. Tijekom vremena, regulative i gospodarske prilike su utjecali na promjene u organizacijskoj strukturi društva, a nakon privatizacije, kompanija je registrirana kao dioničko društvo.¹²

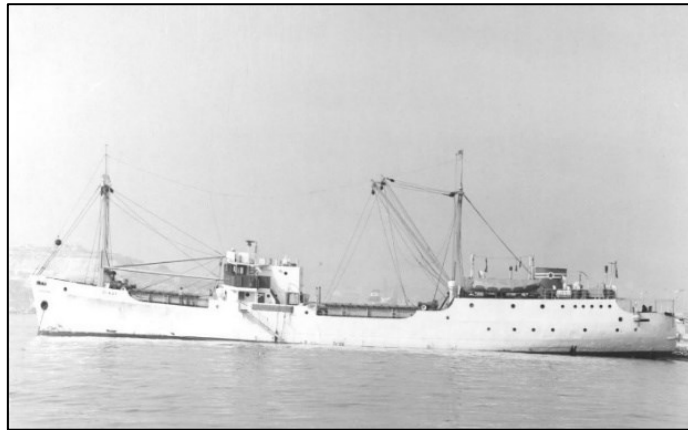


Slika 16 Zastava Lošinjske plovidbe - izvor: <https://www.crwflags.com/forw/flags/hr~hflos.html>, pristupljeno 3.5.2023.

Godine 1974. nabavkom plutajućeg doka, razvile su se mogućnosti za remont brodova, a brodogradilište je uspješno napredovalo i potvrdilo svoju kvalitetu među domaćim i stranim brodarima. Godine 1995. kupljen je novi dok, čime je brodograđevni segment poduzeća osnažen. Tijekom godina, djelatnost poduzeća se polako, ali učinkovito razvijala. Lošinjska plovidba je povećavala svoju flotu čeličnih brodova sve većih kapaciteta, uglavnom kupujući polovne brodove, dok je broj novogradnji bio ograničen. Na primjer, prvi brod "Ilovik" je

¹² LP Holding; <https://www.lp-holding.hr/hr/o-nama/profil>

izgrađen 1961. godine, a nakon toga je slijedio "Srakane" 1962. godine, i tako dalje... Glavno tržište, na kojem je poduzeće djelovalo duže vrijeme, bila je sjeverna Afrika. Kao najvažnija tržišta poduzeća, navode se Libija, Turska i Alžir, na kojoj je bilo uposleno dvadesetak brodova.



Slika 17 m/b "Čikat" - izvor: fotograf J. & M. Clarkson, privatni arhiv autora

Godine 1969. Lošinjska plovidba je nabavila motorni trajekt „Marina“ iz Švedske. Ovaj trajekt je omogućio uspostavu trajektne linije između Rijeke, Rapca i Malog Lošinja, te dugotrajnu vezu između Zadra, Malog Lošinja i Pule. U 1972. godini, Lošinjska plovidba je unijela i ro-ro brod „Dika“ u svoju flotu. Ovaj brod je mogao prevoziti 3740 tona tereta i bio je prvi brod takve tehnologije u jugoslavenskoj trgovačkoj mornarici. Istovremeno, poduzeće je zapošljavalo gotovo 600 radnika, kako na kopnu, tako i na brodovima. Nakon toga, uslijedile su izazovne godine za brodare na svjetskom tržištu. Godine 1977., Lošinjska plovidba je, u okviru poticanja obnove domaće flote prema Piranskom sporazumu, naručila izgradnju višenamjenskog broda nosivosti 3700 tona u brodogradilištu u Kraljevici (m/b „Cres“). Nakon stjecanja neovisnosti Republike Hrvatske i prekida trgovačkih veza s bivšom državom, flota se suočila s gubitkom tradicionalnog tereta. Kako bi osiguralo svoje preživljavanje poduzeće je bilo primorano napustiti sredozemne vode i aktivno tražiti teret diljem svjetskih mora.

Lošinjska plovidba nije uspjela prilagoditi svoje poslovanje novim uvjetima na tržištu. Gubitak ključnih ugovora i nedostatak likvidnosti doveli su do nemogućnosti održavanja redovitog poslovanja i plaćanja obveza prema vjerovnicima. Kao rezultat toga, 2013. godine Lošinjska plovidba formalno je zatvorena, označavajući kraj 57-godišnjeg postojanja tog riječko-lošinjskog broдача.

3.2.5 Jugotanker – Tankerska plovidba

Jugotanker osnovan je 1955. godine u Zadru kao poduzeće za obalni pomorski prijevoz robe. Na sjednici Narodnog odbora općine Zadar usvojena je odluka o osnivanju poduzeća za prijevoz, špediciju i teret - "Jugoslavenska tankerska plovidba" - kao društvo s ograničenom odgovornošću. Prije donošenja ove odluke, Jugoslavenska tankerska plovidba je već neko vrijeme djelovala kao privremeno poduzeće u Zadru s tankerom "Lendava", nosivosti oko 20.000 tona. Međutim, tijekom tog procesa suočili su se s određenim poteškoćama, uključujući registraciju kao vanjsko-trgovinskog poduzeća za koju su nedostajali odgovarajući kadar. Unatoč tim početnim izazovima, brzo su ih prevladali te su već u veljači 1956. godine mogli samostalno obavljati poslove. Ipak, jedna od glavnih teškoća bila je nedostatak početnog obrtnog kapitala u Zadru, gdje su poslovnice poduzeća bile smještene. Također, nedostajao im je osnovni tehnički materijal poput pisaaćih strojeva. Unatoč tome, uz suradnju i razumijevanje kolektiva te podršku rukovodstva, uspjeli su prilagoditi prostorije za svoje potrebe te započeti s redovnim radom u travnju 1956. godine.

S obzirom na perspektivni razvoj poduzeća i rastuću potrebu zemlje za većom flotom, odlučili su istovremeno nabavljati polovne brodove i graditi nove. Svi brodovi izgrađeni tijekom tog razdoblja nastali su u domaćim brodogradilištima. Tijekom desetljeća, izgradili su ukupno jedanaest brodova s ukupnom nosivošću od 109 900 DWT dok su u istom razdoblju rashodovali sedam brodova (ne uključujući brodove Brodarskog poduzeća "Zadar") čija je ukupna nosivost iznosila 60 088 DWT.



Slika 18 Zastava Jugotankera - izvor: <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=31476.0>, pristupljeno 10.5.2023.

Iduće godine, 1957., poduzeće je kupilo oštećeni talijanski brod "Alcor" od 1.300 DWT, koji je potpuno obnovljen i stavljen u pogon pod nazivom "Šumećani". U međuvremenu je lansiran i tanker "Giolo" od 570 DWT, koji je do tada bio u izgradnji u brodogradilištu "3. Maj" u Rijeci. Time je poduzeće proširilo svoju obalnu plovidbu, a tanker "Šumećani" mogao se koristiti za prijevoz derivata i na drugim rutama. To je bilo posebno važno za opskrbu zemlje

derivatima koje tada nisu proizvodili ili su ih proizvodili u nedovoljnim količinama.. Krajem godine, poduzeće je posjedovalo šest brodova ukupne nosivosti od 37.183 DWT.

S navoza br. 2, riječko brodogradilište “3. Maj”, 27. kolovoza 1960. isporučilo je motorni tanker “Petar Zoranić” za potrebe zadarskog broдача “Jugotanker” kao ujedno i prvi brod izgrađen primjenom kompletne gradnje po sekcijama (430 sekcija) u tom radnom kolektivu. Petar Zoranić bio je namijenjen za prijevoz nafte, benzina i drugih petrokemijskih spojeva. Na brodu su se nalazili različiti spremnici (tankovi) za teret, 12 njih ukupnog kapaciteta od 18600 metričkih tona, a također bio je i konstruiran s tadašnjom najsuvremenijom opremom za rukovanje teretom. Oprema se sastojala od brodskih dizalica, cijevi za prekrcaj tereta, kompresora za zrak i drugih uređaja čime se omogućilo pražnjenje i punjenje brodskih tankova. Imao je nosivost od 25,400 DWT, dužina je broda 192 m, a širina na sredini palube 25 metara. Izvedba poriva bila je parna turbina od 12,500 KS pa je tada zahvaljujući istoj i ostalim karakteristikama tanker bio ujedno i najveći brod u jugoslavenskoj trgovačkoj mornarici. Ostvarivao je maksimalnu brzinu od 17,4 čvorova.¹³

Iz crnomorske luke Tuapsa, “Petar Zoranić”, 13. prosinca 1960. godine zaputio se natovaren teretom benzina od 12000 tona u prednjim tankovima i 11330 tona dizela u krmenim tankovima prema njemačkoj luci Hamburg. Nažalost tanker “Petar Zoranić” stradao je nakon što se sudario s grčkim tankerom “World Harmony” te je poduzeće izgubilo 21 člana posade, vrsnih pomoraca i stručnjaka.

Došlo je do izlivanja 18000 tona nafte i teškog zagađenja tjesnaca i morskog ekosustava. Naposljetku “Petar Zoranić” nasukao se u plićacima Selve Burne, a interesantno je kako je nastavio gorjeti 55 dana od nemilog događaja. Promet je bio totalno onemogućen, a turske su vlasti bile nemoćne u gašenju opakog požara. Tanker je bio ponovno izložen nizu eksplozija da bi naposljetku 06. veljače 1961. nakon neumornog reagiranja odnosno bombardiranja turskog ratnog zrakoplovstva vatra bila ugašena.

¹³ V. K., „Porinut u more tanker „Petar Zoranić“ Narodni list, Zadar 1960



Slika 19 m/b "Petar Zoranić" - izvor: <http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,451.msg30497/highlight,petar+zoranic.html#msg30497>, pristupljeno: 10.5.2023.

U 1971. godini primijetio se nagli porast broja zaposlenih radnika u Jugotankeru. Tijekom prvih šest mjeseci, broj radnika se kretao oko 248, što je rezultat razvoja drugih djelatnosti radne organizacije poput vanjske i unutarnje trgovine, predstavništava i poduzeća u inozemstvu, kao i povećanog broja ugostiteljskih objekata koji su ušli u rad. Ova situacija zahtijevala je povećanje radne snage u zajedničkim službama, posebno u turističkom sektoru, kao i u nabavnom sektoru za opskrbu tih objekata. Ti radnici su također bili uključeni u zajedničke službe. Do 1. srpnja 1971., uz 248 radnika u zajedničkim stručnim službama, prosječno je bilo 1.111 pomoraca, što ukupno čini 1.655 pomoraca i ostalih radnika.¹⁴

Izrađujući vlastitu organizacijsku strukturu, Jugotanker je uspješno razvijao koncept samoupravljanja, a nikada nije zapao u krizu. Već prije donošenja ustavnih amandmana 1971. godine, poduzeli su političke pripreme unutar kolektiva, što je rezultiralo potpisivanjem Samoupravnog sporazuma među prvima u zemlji, 27. prosinca 1972. godine. Međutim, unatoč tome, nisu smatrali da je to konačan oblik njihove samoupravne strukture. Snažne i stalno jačajuće progresivne snage u kolektivu omogućile su im pronalazak najboljih rješenja koja su odgovarala razvoju radne organizacije i društvenih odnosa unutar nje. Samoupravno sporazumijevanje i društveno dogovaranje postali su temeljna načela njihovog samoupravnog društva. Upravo poštujući ta načela i pridržavajući se njih, Jugoslavenska tankerska plovdba je postala velika i moderna organizacija koja uživa ugled i priznanje kako u zemlji, tako i diljem svijeta.

¹⁴ Grupa autora: "Jugoslavenska tankerska plovdba" Turistkomerc, Zadar, 1973. str. 96

Redni br.	Ime	Nosivost	Vrsta broda	Godište	U floti od	U floti do
1.	JAJCE	9.498	Tanker	1930	1955	1959
2.	LENDAVA	12.280	Tanker	1934	1955	1964
3.	ALAN	13.000	Tanker	1950	1957	1967
4.	GOILO	570	Tanker	1957	1957	1967
5.	KLOŠTAR	585	Tanker	1939	1957	1970
6.	ŠUMEĆANI	1.300	Tanker	1925	1957	1961
7.	PROGRES	12.137	Tanker	1944	1958	1970
8.	SAVAR	190	Tanker	1959	1959	1973
9.	JAJCE	11.870	Tanker	1943	1959	1968
10.	RAVNI KOTARI	10.786	Tramper	1944	1959	1967
11.	DUGI OTOK	10.780	Tramper	1944	1959	1963
12.	PETAR ZORANIĆ	25.000	Tanker	1960	1960	1960
13.	OBROVAC	2.150	Tanker	1960	1960	1977
14.	IŽ	21.387	Tanker	1960	1960	1982
15.	KORNAT	10.590	Tramper	1943	1960	1967
16.	VINJERAC	2.150	Tanker	1961	1961	1980
17.	STOLIV	150	Tanker	-	1961	1962
18.	MOLAT	12.910	Tanker	1950	1961	1968
19.	LJUBIJA	19.585	Bulk carrier	1961	1961	1984
20.	SESTRUNJ	214	Tanker	-	1962	1973
21.	PRIVLAKA	246	Tanker	-	1962	1967
22.	OLIB	2.150	Tanker	1962	1962	1981
23.	MASLINOVAC	585	Tanker	1951	1962	1973
24.	BLITVENICA	240	-	-	1962	1963
25.	BORIK	-	-	-	1962	1963

Tablica 1 Stanje flote Jugotankera - izvor: <http://forum.nase-sidro.com/index.php/board,67.0.html>, pristupljeno 12.5.2023.

Kao i ostale kompanije, nakon raspada Jugoslavije, Jugotanker je promijenio ime i postao „Tankerska plovidba“ 1992. godine. Nakon privatizacije 2000. godine, Tankerska plovidba je postala vlasnik 14 brodova namijenjenih prijevozu sirove nafte i rasutih tereta. Godine 2014., poduzeće je osnovalo podružnicu „Tankerska Next Generation“, s flotom od 8 brodova kojima operativno upravlja. Uključivanjem tih brodova, primarna flota Tankerske plovidbe sada broji 12 brodova. Tankerska plovidba trenutno zapošljava 400 zaposlenika i visoko kotira na svjetskom tržištu. Njihov uspješan razvoj i rast svjedoče o njihovoj sposobnosti da se prilagode promjenama na tržištu i ostvare uspješne poslovne rezultate.

3.2.6. Šibenska slobodna plovidba

U kolovozu 1959. godine, u Šibeniku je osnovana tvrtka "Slobodna plovidba" koja se bavila međunarodnim pomorskim prijevozom koristeći vlastite ili iznajmljene brodove. Osnivanje ove tvrtke predstavljalo je važan trenutak za grad Šibenik, koji prije toga nije imao vlastitu brodarsku tvrtku i ovisio je o brodovima domaćih i stranih pomorskih društava za svoj promet preko Šibenske luke. Početak poslovanja obilježili su brodovi „Šubićevac“ i „Promina“ (tipa liberty) s nosivostima od 10.721 i 10.330 DWT, koji su bili uzeti u zakup od stranih brodovlasnika. Dok su druge jugoslavenske brodarske organizacije dobivale brodove putem decentralizacije jugoslavenske trgovačke mornarice, "Slobodna plovidba" je započela svoju djelatnost s brodovima koje je iznajmila.



Slika 20 Zastava šibenske slobodne plovidbe - izvor: privatni arhiv autora

U 1962. godini je donesena savezna uredba koja je propisivala minimalnu tonažu brodarskih poduzeća za obavljanje međunarodne plovidbe - najmanje 150.000 tona brodova. Da bi zadržala pravo registracije, "Jugoslavenska slobodna plovidba" iz Ploča udružila se s "Slobodnom plovidbom" iz Šibenika te su zajedno postali jedinstveno poduzeće. Posjedovali su već dva broda – „Jablanica“ i „Ploče“ s ukupnom nosivosti od 81.292 DWT, što nije zadovoljavalo minimalne zahtjeve. Kako bi riješili tu situaciju, sklopili su ugovor o tehničkoj suradnji s "Atlantskom plovidbom" iz Dubrovnika. Naredba o minimalnoj tonaži je naposljetku ukinuta, te je "Slobodna plovidba" nastavila poslovati kao samostalno poduzeće. Njihova flota je u 1967. godini brojila 13 brodova s ukupnom nosivošću od 43.000 DWT i zapošljavala je 365 pomoraca. Jedan važan preokret u njihovom poslovanju nastupio je 1968. godine kada su uspostavili ključne ugovore o novogradnji s belgijskim brodogradilištem "S.A. Cockerill Yards" smještenim u Hobokenu. Porinuće prvog broda iz tih ugovora, m/b „Šibenik“ uslijedilo je 1969. godine. Također, 1970. godine m/b „Promina“ se pridružila njihovoj floti.¹⁵

¹⁵ Čičin – Šain, P; <Slobodna plovidba< ambasador Šibenika na svim morima i oceanima” Karaka broj 1-2/1989 str. 65-66



Slika 21 m/b "Šibenik" - izvor: <https://www.flickr.com/photos/winship2019/46162752212/in/photolist-2hR88zS-PDAAiv-2dkfaWU-PDAAaV-PDAA2D-2dkfaSA-PJFOdV-PDAApH-2dkfb3L-aX9RRp-YHXW5z-aX9Ppv-pMZjqc-XrXIXW-Y7MU57-91AMXA-91xEkH-Yr865y-2hR4D88-91xEoz>, pristupljeno: 14.5. 2023.

U 1974. godini, flota Slobodne plovidbe brojala je 12 brodova s ukupnom nosivosti od 110 414 DWT. Tijekom sljedećeg desetljeća, flota je blago proširena, ali je putem modernizacije povećala svoju nosivost. Primjerice, 1986. godine flota se sastojala od 15 brodova s ukupnom nosivosti od 241 900 tona. Poduzeće je redovito održavalo neposredne poveznice s lukama Crnog mora u razdoblju od 1966. do 1976. godine. Također su prevozili sipki teret poput manganove i kromove rude te aluminijskih ingota putem Jadranskog mora.. U veljači 1984. godine, splitsko brodogradilište isporučilo je brod za prijevoz rasutih tereta „Bihać“ s nosivosti od 29643 DWT. Pridružili su se i brodovi „Baranja“, „Knin“, „Primošten“ i „Drniš“. „Kornat“ je povučen iz upotrebe dok je brod za prijevoz rasutih tereta, „Jezera“ izgubljen u požaru. Prosječna starost brodova u floti iznosila je oko 13 godina.

Kraj 1989. godine poduzeće dočekuje s 25 brodova, nosivosti oko 530 000 DWT. Novi brodovi su bulk carrieri „Šibenik“ i „Knin“ te višenamjenski brod „Tijesno“. Prodani su brodovi „Krapanj“ i „Žirje“, a u požaru je izgubljen tanker „Gusar“. Poduzeće je svih godina od 1984. do 1989., kao uostalom i prije, iskazivalo dobitak. Međutim, 1989. je godina definitivnog ukidanja izvozne stimulacije, takozvanog prima, što će značajno utjecati na pad dobiti poduzeća. U 1991. godini, poduzeće je započelo svoj silazni trend. Krajem godine, flota se sastojala od 27 brodova s ukupnom nosivošću od otprilike 630 000 DWT. Nakon pada vozarina i vrijednosti dolara, te povećanih troškova uslijed zaljevskog rata, poduzeće je suočeno s iznimno teškim izazovima. Raspad Jugoslavije dodatno je pogoršao situaciju, dovodeći do gubitka domaćih tereta. Najznačajnije je što se poduzeće našlo u nepovoljnom položaju bez mogućnosti ostvarivanja normalnih kreditnih aranžmana s domaćim i stranim bankama. U

listopadu 1999. godine, kompanija je službeno proglasila stečaj. Obećanja države i lokalne politike za osnivanjem nove kompanije ostala su samo na papiru, bez ikakvog uspjeha u nabavi brodova ili zapošljavanju bivših radnika Slobodne plovidbe.

3.2.7. *Jadranska slobodna plovidba – Jadroplov*

Jadranska slobodna plovidba, poznata danas kao „Jadroplov“, osnovana je 20. siječnja 1947. godine kao brodarsko poduzeće. Njena glavna djelatnost bila je slobodna plovidba unutar Jadranskog mora, što je odražavalo naziv kompanije. Rijeka je bila odabrana kao sjedište tvrtke (kasnije prebačeno u Splitu), s obzirom na to da je to bio slučaj i s drugim brodarskim kompanijama u bivšoj Jugoslaviji. U početku, poduzeće se usredotočilo na obalnu plovidbu unutar Jadranskog mora. No, od 1956. godine proširilo je svoje aktivnosti na prijevoz putnika i robe u dugim slobodnim i linijskim plovidbama. Prva redovna linija obuhvaćala je Crveno more i Afriku, s rutom koja je prolazila kroz Italiju, Grčku, Cipar, Libanon, Egipat, Sudan, Etiopiju i Jemen, počevši od Jadrana. Kasnije, 1964. godine, ta ruta je proširena na Somaliju, Keniju i Tanzaniju. Također, poduzeće je uspostavilo linije za Velika jezera (SAD i Kanada) 1959. godine, te linije za Australiju i Novi Zeland 1968. godine.



Slika 22 Zastava Jadranske slobodne plovidbe – izvor: <https://www.fotw.info/flags/hr~hfjap.html>, pristupljeno: 22.5.2023.

U šezdesetim godinama, Jadroplov je započeo izgradnju brodova u splitskom brodogradilištu, dajući im imena poznatih splitskih i hrvatskih pjesnika poput "Marka Marulića", "Luke Botića" i "Natka Nodila". Ovi novi brodovi su bili namijenjeni crveno - morskom linijskom servisu, što je dodatno osnažilo Jadroplovovu poziciju među svjetskim elitama pomorskog prijevoza. Brodovi „Alka“, "Split" i "Makarska", bili su namijenjeni liniji koja plovi prema Velikim jezerima. U lipnju 1977. godine, splitsko brodarsko poduzeće je potpisalo ugovor s tvrtkom "Sudoimport" iz Sovjetskog saveza za nabavku pet brodova tipa "Dnjepar". Imenovani su sljedeći: "Heroj Paić", "Heroj Kosta Stamenković", "Heroj Senjanović", "Admiral Purišić" i "Priština". Svi su bili opremljeni automatiziranim sustavima i

imali su nosivost od 14.950 DWT, s mogućnošću prihvata 327 kontejnera prema američkom standardu. Ova nova flota brodova omogućila je splitskom brogarskom poduzeću da proširi svoje operacije i pruži još veću uslugu svojim klijentima.¹⁶



Slika 23 m/b "Heroj Paić" - izvor: fotograf Rex Cox, privatni arhiv autora

Krajem osamdesetih godina, Jadroplov se suočava s velikim financijskim izazovima i prisiljen je prodati sedam starijih brodova kako bi sačuvao suvremenu i zdravu jezgru svoje flote. No, pravi preporod Jadroplova započinje 1991. godine, istovremeno s formiranjem samostalne Republike Hrvatske i prelaskom na tržišno gospodarstvo, što donosi novi poslovni zamah. Nakon dugog razdoblja izazova, 1993. godine Jadroplov napokon postiže pozitivan financijski rezultat. U istoj godini, poduzimaju odlučujuće korake i investiraju u kupnju broda "Hope 1" namijenjenog prijevozu rasutog tereta, s impresivnom nosivosti od 30.900 DWT. Već sljedeće godine, 1994., Jadroplov proširuje dodatno svoju flotu sklapajući značajan ugovor s Privrednom Bankom Zagreb (PBZ) te dodaje specijalizirani kontejnerski brod "Zrin" s kapacitetom od 2.275 TEU.¹⁷

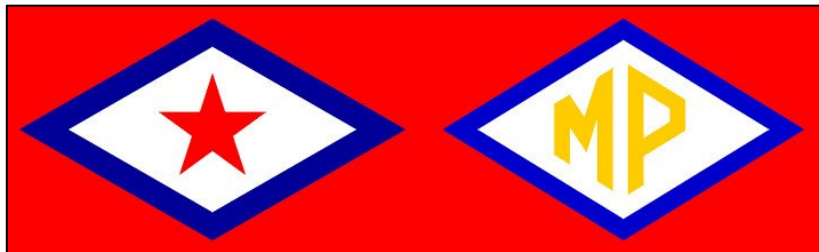
Jadroplov, većinski u vlasništvu Republike Hrvatske, ostvaruje uspješno poslovanje u prijevozu rasutog tereta putem svoje flote brodova koji slobodno plove svim morima svijeta. Međutim, 1996. godine započelo je izuzetno teško razdoblje za industriju prijevoza rasutih tereta, koje je trajalo sve do kraja 2002. godine. Ova kriza predstavlja nezapamćeno razdoblje u povijesti ovog sektora. Svako svjetsko tržište prirodno doživljava periodične konjunkturane i krizne faze. Jadroplov se suočio s izazovima ove krize, ali je uspio održati stabilnost i prilagoditi se promjenjivim uvjetima tržišta. Kroz strateško upravljanje, prilagođavanje poslovnim strategijama i pronalaženje novih poslovnih prilika, Jadroplov je uspio prevladati teškoće i nastaviti s uspješnim poslovanjem.

¹⁶ Slobodna Dalmacija; „Dva broda iz SSSR-a za Jadroslobodnu“ Split, lipanj 1977.

¹⁷ Jadroplov d.d; <https://www.jadroplov.com/hr/o-drustvu/povijest>

3.2.8. Mediteranska plovidba

Mediteranska plovidba, nekada poznata kao vodeći prijevoznik lako kvarljivog tereta sa sjedištem u Korčuli, danas polako blijedi u sjećanju. Nekad ugledan brodarski operator s posebnom flotom hladnjača, dominirao je u prijevozu osjetljivih tereta u prošlosti. U svibnju 1955. godine, Mediteranska plovidba je osnovana kao nasljednik bogate pomorske baštine otoka Korčule, s posebnim naglaskom na malom obalnom mjestu Račišće, smještenom zapadno od grada Korčule. Tada je započela svoje aktivnosti pod imenom "Korčulansko-pelješka obalna plovidba", gradeći temelje za svoj uspješan put u prijevozu tereta. Poduzeću je najznačajnija godina bila 1964. kada je rukovodstvo potpisalo ugovor sa zagrebačkom tvrtkom "Voće" za uvoz banana iz Gvineje. Prije provedbe privredne reforme 1965. godine, uvoz južnog voća neprestano je rastao na jugoslavenskom tržištu. Taj kontinuirani rast rezultat je postupnog, ali stabilnog poboljšanja životnog standarda u Jugoslaviji, što je sve više pogodovalo ovom brodaru.



Slika 24 Zastave Mediteranske plovidbe - izvor: privatni arhiv autora

Mediteranska je tijekom svog postojanja obavljala ne samo prijevoz rashlađenog i generalnog tereta, već je također pružala i uslugu prijevoza putnika. Od 1972. godine, poduzeće je uspostavilo državnu liniju "Dominče - Orebić", koja je omogućila povezivanje otoka Korčule s poluotokom Pelješcem. Kasnije je dodana i komercijalna linija "Dominče - Drvenik". Poduzeće je doživjelo prekretnicu u svom poslovanju s narudžbom broda "Račišće". Ta narudžba, postignuta u Splitu, imala je iznimnu važnost. Gradnja prvog frigo broda potpuno izgrađenog u Hrvatskoj započela je 1. ožujka 1979. godine, a svečano porinuće ovog broda, poznatog kao novogradnja broj 303, održano je 4. listopada 1980. godine. Ovaj projekt bio je rezultat uspješne suradnje s brodogradilištem "Split". Izuzetno je važno istaknuti da je "Račišće" bio ujedno i prvi brod posebno konstruiran za potrebe Mediteranske plovidbe.



Slika 25 m/b "Račišće" - izvor:

<https://www.shipspotting.com/photos/207020?navList=gallery&shipName=RACISCE&shipNameSearchMode=begin&page=2&viewType=normal&sortBy=newest>, pristupljeno: 24.5.2023.

Početkom osamdesetih godina, Mediteranska plovidba se našla u izazovnoj situaciji. Nakon isporuke brodova "Dalmacija Frigo" i "Mediteran Frigo", tvrtka se suočila s financijskim poteškoćama, dok je pomorsko tržište prolazilo kroz turbulentno razdoblje. No, to nije bio jedini izazov s kojim su se suočili. Partnerstvo sa splitskim brodogradilištem, koje je i samo bilo u financijskim teškoćama, donijelo je dodatne probleme. Naime, brodogradilište je prodalo svoja potraživanja libanonskom trgovcu Namaru I. Diabu, sinonimu likvidacije jugoslavenske trgovačke mornarice, koja su se odnosila na izgradnju brodova "Dalmacija Frigo" i "Mediteran Frigo". Kako bi održali likvidnost poduzeća, Mediteranska plovidba odlučila je uzeti kredit od tog trgovca. No, neplaćanje kreditnih obveza dovelo je do gubitka ne samo planiranih brodova "Dalmacija Frigo" i "Mediteran Frigo", već su se morali riješiti i broda "Pacifik Frigo". Kao vrhunac problema, u kolovozu 2003. godine, bili su prisiljeni prodati i svoje najmodernije brodove "Lady Račišće" i "Lady Korčula". Ove neočekivane okolnosti dodatno su opteretile Mediteransku plovidbu i doveli je do ozbiljnih financijskih poteškoća s kojima su se trebali suočiti. Nakon stečaja, poduzeće je likvidirano 2015. godine.¹⁸

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

Slika 26 Stanje flote Mediteranske Plovidbe 1984 godine. Izvor: Naše more broj 1-2/84, privatni arhiv autora

¹⁸ Kronja M; "Hrvatski frigo brodovi – drugi dio", Pomorski vjesnik: nezavisno glasilo Sindikata pomoraca hrvatske br. 96, 2015.

3.2.9. Atlantska plovidba

Početak Drugog svjetskog rata, dubrovačka flota je imala impresivnu brojku od gotovo 200.000 BRT, što je predstavljalo polovicu ukupne tonaže trgovačke mornarice tadašnje Jugoslavije. Međutim, ratna razaranja i gubitci koje je rat donio značili su da Dubrovčani više nisu imali tako snažnu flotu. Prethodnik Atlantske plovidbe, Nezavisna dubrovačka parobrodska plovidba, osnovana je 1920. godine. Ideja za stvaranje novog poduzeća potekla je od skupine inovatora okupljenih u "Klubu pomoraca Miho Pracat". Tako je 1955. godine počelo djelovanje Atlantske plovidbe. Uprava za pomorstvo federativne narodne republike je organizirala konferenciju koja je okupila predstavnike Dubrovnika, Kotora i Kopra, kao i novoosnovanih poduzeća za pomorsku plovidbu. Na tom sastanku je raspravljeno o pravednoj raspodjeli brodova izdvojenih iz flote poduzeća "Jugolinija". Nakon intenzivne rasprave koja je trajala nekoliko dana, donesena je konačna odluka o tome kako će brodovi biti dodijeljeni novoosnovanim poduzećima u tim gradovima. "Atlantska plovidba" u Dubrovniku je dobila nekoliko tramperskih brodova: "Baniju", "Livno", "Korenicu", "Korčulu" te brodove "Kragujevac" i "Plitvice".¹⁹



Slika 27 Zastava Atlantske plovidbe - izvor: <https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/hr-ship3.html>, pristupljeno: 25.5.2023.

Unatoč brojnim izazovima s kojima se suočavala, Atlantska plovidba je uspjela ostvariti iznimno pozitivan financijski rezultat. Ključni čimbenik tog uspjeha bilo je sustavno širenje njihove flote teretnih brodova. Posebno se ističe godina 1956. kada su imali čak devet preoceanskih brodova s impresivnom nosivošću preko 76.000 tona. Ti hrabri napori značajno su pridonijeli obnovi bogate dubrovačke pomorske tradicije, istovremeno osiguravajući neprekidnu ekonomsku stabilnost grada. Atlantska plovidba je tako postala jedno od vodećih poduzeća na Jadranu, simbolizirajući snagu i oporavak dubrovačkog pomorstva.

¹⁹ Slobodna Dalmacija; „Primopredaja prvog broda Atlantskoj plovidbi“ Split 25.11.1955.

U plovnom parku Atlantske plovidbe dogodile su se značajne promjene tijekom 1976. godine. U tom periodu, uvedena je nova jedinica koja se istaknula kao najmlađi i najveći brod u floti. Nazvana "Jadran", ova "Panamax" klasa bulk carriera izgrađena je u Sunderlandu, Engleska. S nosivošću od 70.500 DWT, brod je mogao postići brzinu od 16 čvorova. Treba napomenuti da je "Jadran" bio prvi brod takvog tipa koji se pojavio u jugoslavenskoj trgovačkoj mornarici. U isto vrijeme, u brodogradilištu Sunderland su se gradila još četiri broda iste klase i karakteristika za potrebe Atlantske plovidbe. Ovaj novi brod predstavljao je ostvarenje jednog dijela programa modernizacije Atlantske plovidbe u srednjoročnom razdoblju. Nakon primopredaje, "Jadran" je postao najmlađi dodatak flote i pridružio se ostalim brodovima obalne plovidbe, čime se ukupan broj brodova u floti povećao na 29, s ukupnom nosivošću od gotovo 600,000 DWT.

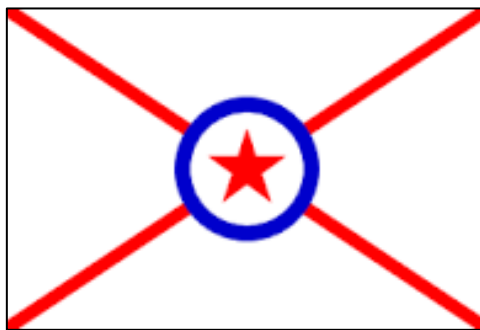


Slika 28 m/b "Jadran" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora

U toku 1984. godine, flota Atlantske plovidbe je prošla kroz značajne promjene. U toj godini, poduzeće "Blue Star Line" iz Birminghama je postalo dio Atlantske plovidbe. Ovi koraci su rezultirali daljnjim širenjem flote ovog pomorskog poduzeća. Također, početkom 1984. godine su prodani brodovi "Korčula" i "Baranja". Jedan od novih brodova koji se isticao bio je "Lapad", brod za prijevoz teških tereta. On je bio prnova u odjeljenju Atlantske plovidbe, poznatom kao "Atlant - Heavy Lift". Početkom 1990-ih godina, kompanija se suočila s izazovima Domovinskog rata. Okupacija Dubrovnika donijela je veliku krizu u poslovanju, s teškoćama u komunikaciji i upravljanju brodovima. Unatoč tim izazovima, zahvaljujući velikim ljudskim naporima, Atlantska plovidba uspjela je opstati. Danas, ovaj pomorski prijevoznik uspješno posluje s nekoliko brodova namijenjenih prijevozu rasutog tereta diljem svjetskih mora. Njihova flota omogućuje im da budu prisutni na globalnom tržištu i zadovolje potrebe svojih klijenata.

3.2.10. Jugoslavenska oceanska plovidba – Jugooceanija

Brodarska tvrtka Jugooceanija je nastala 1954. godine i postala operativna od 1. siječnja 1956. pod nazivom Jugoslavenska oceanska plovidba. Njen glavni fokus je bio na prijevozu robe i putnika u domaćem i međunarodnom pomorskom prometu. Odlukom odbora (broj 18783) donesenom 29. prosinca 1954., osnovano je poduzeće sa sjedištem u Kotoru koje je preuzelo sve obveze i prava iz ugovora o investicijskom zajmu i ugovora o gradnji brodova. U skladu sa zahtjevima društveno-političkih zajednica iz pomorskih centara i u cilju suradnje s pomorsko-brodarskim kompanijama, Udruženje pomoraca i Odbor za privredu SIV-a su donijeli odluku o raspodjeli brodova koji su bili izdvojeni. Ta odluka je donesena 23. rujna 1955. Jugooceanija je započela svoje redovno poslovanje 1. siječnja 1956., a prva sjednica Radničkog savjeta je održana 26. prosinca 1955. na brodu "Kozara". Radnički savjet je brojao 29 članova, a kapetan Krsto Šutega je izabran za prvog predsjednika.



Slika 29 Zastava Jugooceanije - izvor: <https://www.fotw.info/flags/cs-hfjop.html>, pristupljeno: 28.5.2023.

Krajem 1959. godine, Jugooceanija je proširila svoju flotu te je posjedovala ukupno 11 brodova. Ti brodovi su ukupno imali kapacitet od 104.005 DWT. Prosječna starost brodova u to vrijeme iznosila je 24,1 godinu. Nabavka ovih brodova predstavljala je početak nove i iznimno uspješne faze za Jugooceaniju. S obzirom na jednake vozarinske stavove, novi brodovi su donosili primjetno veće koristi u usporedbi s prethodno korištenim brodovima. Stoga je Jugooceanija već sredinom 1959. godine, dijelom iz vlastitih sredstava, a dijelom uz pomoć kredita, uspjela nabaviti još jedan polovni, ali vrlo kvalitetan i ekonomičan željezni brod za obavljanje linijske službe. Taj brod se zvao "Charles L.D. Dobin" i imao je ukupnu nosivost od preko 9.000 DWT. Nažalost, unatoč samo jednom obavljenom putovanju, brod je otputovao za Južnu Ameriku. Tamo se 23. prosinca 1959. godine nasukao blizu Bahia Blance te je napušten.

U studenom 1964. godine, Jugooceanija je dovela u operativu brod "Kapetan Martinović", namijenjen za kratke obalne linije i transport tereta. Ovaj brod, koji ima ukupnu nosivost od 12.000 DWT, postao je dio fiksne imovine Jugooceanije bez potrebe za naknadom. Izgradnju tog broda je Jugooceanija povjerila vlastitim kapacitetima. Ova pozitivna događanja su omogućila Jugooceaniji da proširi svoju flotu i ojača svoju poziciju u pomorskom sektoru. Tijekom 1967. godine, Jugooceanija nije uspjela izgraditi niti kupiti ijedan novi brod. Umjesto toga, prema kupoprodajnom ugovoru sklopljenom 8. studenog te godine, kompanija "Ruma Shipping" je preuzela stari brod klase Liberty pod nazivom "Rumija". Zbog toga je flota Jugooceanije na kraju te godine brojila 18 brodova, ukupne nosivosti od 299.283 DWT. Već sljedeće godine, flota se obogatila s dvije novogradnje - "Prvi februar" i "Trinaesti juli", bulk carrieri s kapacitetom od 28.452 DWT svaki. Ovi brodovi su izgrađeni u brodogradilištu "Split" temeljem ugovora sklopljenog u lipnju 1964. godine. U razdoblju od 1978. do 1981. godine, Jugooceanija nije vršila promjene u svojoj floti. Nije bilo nabavke novih ili polovnih brodova. Međutim, 1981. godine došlo je do značajnog razvoja kada su uvedena tri novoizgrađena broda za prijevoz generalnog tereta i kontejnera. Ti brodovi su nazvani „Herceg Novi“, „Tivat“ i „Risan“. Bili su kontejnerski brodovi tipa "Monsun II" s nosivosti od 14.719 DWT i kapacitetom za 317 kontejnera. Izgrađeni su u brodogradilištu „Warnemünde“ u Rostocku, koje se nalazilo u tadašnjoj Istočnoj Njemačkoj.²⁰



Slika 30 m/b "Herceg Novi" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora

Krajem svibnja 1992. godine, Komitet za sankcije Ujedinjenih naroda donosi rezoluciju kojom se uvode sankcije na pomorski promet Jugoslavije. Kao rezultat toga, brodovi Jugooceanije su blokirani u lukama diljem svijeta, što je dovelo poduzeće na rub propasti. Unatoč navedenom, nakon neuspjelog oporavka, u listopadu 2003. godine, prodan je posljednji brod, što je označilo kraj za ovo poduzeće.

²⁰ Nakićenović J; „Jugooceanija – Tradicija koja traje“ CID, Crna Gora, Podgorica 1996.

3.2.11 Prekookeanska plovidba

Inicijativa za osnivanje broderskog poduzeća u Baru proizašla je iz decentralizacije trgovačke mornarice Jugoslavije, koja je provedena 1955. godine. Nakon završetka Drugog svjetskog rata, cijela prekomorska flota bivše Jugoslavije prenesena je pod upravu broderskog poduzeća "Jugolinija" - Rijeka. Uviđajući da takva odluka saveznih organa ograničava prava primorskih zajednica, poput Slovenije, Hrvatske i Crne Gore, aktivnosti su se intenzivno razvijale unutar relevantnih trgovačkih komora od 1953. do 1955. godine. Konačno je nedvosmisleno utvrđeno da više nema potrebe za centraliziranim upravljanjem svim dugim i obalnim brodovima iz jednog središta, odnosno iz Rijeke. U svibnju 1961. godine je osnovano poduzeće Prekookeanska plovidba Bar kao poduzeće u osnivanju. Nakon pet mjeseci, u listopadu iste godine, provedeno je konstituiranje poduzeća, te se 26. listopada smatra službenim danom osnivanja. Tijekom tog razdoblja, Prekookeanska plovidba se bavila različitim djelatnostima u pomorskom prijevozu, uključujući prijevoz u obalnoj i dugoj obalnoj plovidbi, linijsko poslovanje, putničko poslovanje, trampersko poslovanje i prijevoz kontejnera. To svjedoči o raznolikom putu razvoja poduzeća. Prekookeanska plovidba hrabro se upustila u složeno međunarodno vanjskotrgovinsko poslovanje i postigla iznimne rezultate, transformirajući se u suvremeno brodersko poduzeće. Uspjeh nije bio moguć bez ključne uloge posvećenosti i marljivosti radnika, koji su svojim predanim radom pridonijeli napretku. Istovremeno, vještine i znanje rukovodstva igrali su važnu ulogu u vođenju i razvoju poduzeća. Dodatno, treba naglasiti izvrsnu suradnju s lokalnim i crnogorskim institucijama općine Bar, koja je bila temelj stabilnosti i podrške u ostvarivanju uspjeha. Prekookeanska plovidba je nastavila širenje svoje flote kupovinom broda od grčkog brodovlasnika „Livanos“ 11. kolovoza 1962. godine. Taj brod je dobio naziv "Cetinje". U ožujku 1963. godine, poduzeće je steklo brod "Cavtat" od "Atlantske plovidbe Dubrovnik", a tri mjeseca kasnije je dodan brod "Dugi otok". Tijekom 1964. godine, flota je obogaćena s još dva broda - "Mojkovac" i "Kolašin".²¹



Slika 31 Zastava Prekookeanske plovidbe - izvor: <https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/cs-shipp.html>, pristupljeno: 30.5.2023.

²¹ Knežević D; "30 godina Prekookeanske plovidbe 1961 – 1991" Bar, 1991.

U sedamdesetim godinama poslovanja Prekookeanske plovidbe, brodovi tipa SD-14, uključujući m/b "Komovi" (poznat i kao "Strathdyce"), Rumiju" i „Pivu“, su igrali ključnu ulogu u floti poduzeća. M/b "Komovi" je bio impresivan brod, ukupne nosivosti od 15088 DWT i duljinom od 140,99 metara. Izgrađen je 1977. godine u prestižnom brodogradilištu u Sunderlandu, Engleska. Ovaj brod je bio opremljen moćnim motorom „Sulzer 5 RND 68“ snage 7500 KS, što je omogućavalo pouzdanu i učinkovito plovidbu. Prekookeanska plovidba kupila ga je 27. listopada 1979. godine od tvrtke "Oriental Steam Navigation Co. Ltd" iz Londona. Ova akvizicija je dodatno ojačala flotu Prekookeanske plovidbe i omogućila joj širenje poslovnih aktivnosti na međunarodnom tržištu.



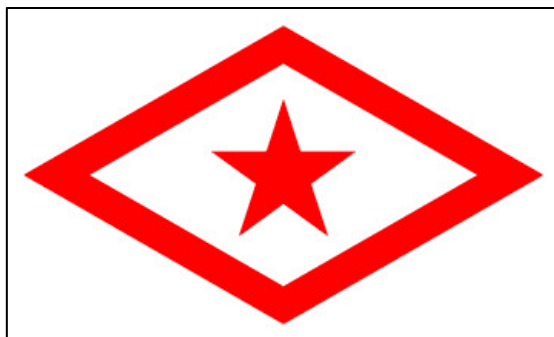
Slika 32 m/b "Komovi" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora

Početakom devedesetih godina, flota Prekookeanske sastojala se od raznolikog broskog inventara. Posjedovali su 16 brodova za prijevoz generalnog tereta nosivosti 10.000 DWT. U njihovoj floti bila su prisutna i 3 višenamjenska broda nosivosti 18.235 DWT. Dodatno, imali su i trajekt „Sveti Stefan“ kapaciteta oko 650 putnika odnosno 100 automobila ili 12 kamiona. Kompanija je ostvarila više od tri desetljeća uspješnog poslovanja. Međutim, zbog ratnih događaja na Balkanu, uvođenja sankcija i općeg pada pomorskog sektora, ugledno pomorsko poduzeće postupno je gubilo snagu i na kraju se ugasio.

Tijekom svoje bogate povijesti, ovo pomorsko poduzeće je iznjedrilo mnoge poznate i priznate pomorce, čiji su uspjeh i predanost bili neosporivi. Kroz njihov profesionalizam ostvarena su značajna materijalna sredstva koja su pridonijela rastu i razvoju poduzeća. Uz to, poduzeće je uvijek bilo podrška mnogim obiteljima, aktivno se angažirajući u pružanju pomoći u nevoljama, omogućavajući najmodernije oblike liječenja i edukaciju.

4. JADRANSKA LINIJSKA PLOVIDBA - JADROLINIJA

Jadrolinija, poznata i kao Jadranska Linijska Plovidba, svoje početke bilježi 20. siječnja 1947. godine, kao nasljednica Jadranske Plovidbe d.d. Od tada pa sve do danas, ovo renomirano poduzeće razvilo se u najjačeg nacionalnog broдача. Njegova bogata povijest obuhvaća razdoblje od 1872. godine do danas. Nakon nasljeđivanja flote od 41 obalnog broда, Jadrolinija je raspolagala s 29 operativnih plovila. Njeni brodovi su se isticali novim bijelim izgledom, s crvenom zvijezdom na dimnjaku. Unatoč tome, u stvarnim operacijama malo se toga razlikovalo od razdoblja prije Drugog svjetskog rata. Ta prepoznatljiva flota postala je simbol kontinuiteta i kvalitete koju Jadrolinija pruža svojim putnicima i korisnicima usluga. Danas, Jadrolinija se ponosi svojim statusom kao najjači nacionalni broдач, ostvarujući izvanredne usluge u prijevozu putnika i tereta duž Jadranske obale i između različitih mediteranskih destinacija.



Slika 33 Zastava Jadranske linijske plovidbe - izvor: <https://www.crwflags.com/fotw/flags/hr~hfjad.html>, pristupljeno: 2.6.2023.

Flota je uključivala tri generacije nekadašnjih brodova nositelja, najstariji od kojih je bio „Zagreb“, izvorno imenovan „Gödöllö“ kompanije „Ugarsko-Hrvatsko parobrodarsko društvo“ iz 1902. godine. Bio je u službi Jadranske Plovidbe od njenog osnivanja početkom 1920-ih. Ulaskom u flotu Jadrolinije, preimenovan je u „Dalmacija“. Drugi brod koji se preuzeo od Ugarsko-Hrvatske preko Jadranske Plovidbe je „Karađorđe“ (nekadašnji „Višegrad“ iz 1913. godine) koji je, nakon podizanja i obnove, preimenovan u prikladno zvučno ime „Proleterka“. Treći i najnoviji brod bio je nekadašnji „Prestolonaslednik Petar“ iz 1931. godine koji je, nakon renoviranja, postao „Partizanka“, nazvana u čast ženskim članicama Partizanske vojske, koje su zbog njihovih ratnih podviga, imale ključnu ulogu u oslobađanju zemlje. Završetak obnove putničkih parobroда označio je preuređenje parobroда „Proleterka“, koji je kao posljednji preživjeli iz predratne generacije parnih brodova započeo s prometovanjem 1955. godine.

Unatoč tome, obnova se obično smatra završenom 1951. godine, kada je započelo razdoblje izgradnje novih brodova. Ovo istovremeno označava granicu prvog razdoblja poslovanja Jadrolinije, koja je tada posjedovala 41 brod prosječne starosti od 43 godine, ukupne bruto tonaže od 10.665, kapaciteta za 11.148 putnika i nosivosti 2.405 tona tereta.²²



Slika 34 m/b "Partizanka" – izvor: privatni arhiv autora

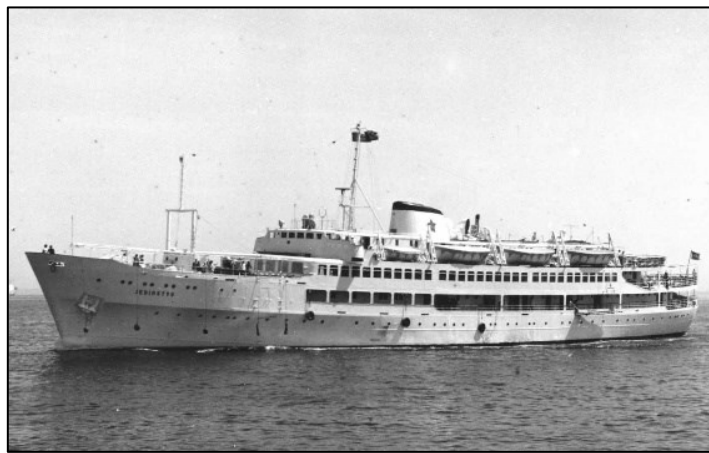
U početku 1950-ih godina, Jadrolinija je započela sveobuhvatan program modernizacije svoje flote. Prvi od mnogih novih brodova pojavio se 1952. godine. To je bio početak serije relativno malih putničkih motornih brodova od 255 BRT, a prvi od njih bio je „Vladimir Nazor“. Brod je bio izgrađen u brodogradilištu „Uljanik“ u Puli i namijenjen je plovidbi između gradova duž Jadranske obale i obližnjih otoka. Izvana i u rasporedu, ovi brodovi su bili vrlo slični modernim putničkim brodovima koji su plovili jezerima u središnjoj Europi, kao i onima koji su služili na otocima u Venecijanskoj laguni. Imali su niske pramčane statve i dvije palube za smještaj putnika. Međutim, nisu imali značajnu teretnu sposobnost, što se pokazalo kao nedostatak jer nisu bili prikladni za prijevoz poljoprivrednih proizvoda na kopno. U istoj godini, pridružio im se i brod „Njegoš“, a iduće godine su dovršeni brodovi „Aleksa Šantić“, „Vuk Karadžić“, „Ivan Cankar“ i „Kosta Racin“. Godine 1955. izgrađena su još tri manja putnička motorna broda u brodogradilištu „Split“: „Karlovac“, „Ohrid“ i „Valjevo“..²³

U sklopu programa modernizacije Jadrolinije, brodogradilište „Split“ je izvelo sljedeće prestižne i složene projekte - tri nova broda namijenjena dužim međunarodnim putničkim rutama tvrtke. Ovi brodovi su plovili od Venecije u Italiji, preko jadranske obale i Korintskog

²² Grupa autora, „Bijela flota hrvatskoga Jadrana“, Jadrolinija, Rijeka, 1997. str. 199

²³ Peter B; Murtland M; „Ferries of Croatia, Montenegro and Yugoslavia“ Ferry Publications, England, March 2023. str. 35-37

kanala, do Pireja u Grčkoj. Brod „Jugoslavija“, nosivosti 2450 DWT s kapacitetom za 700 putnika, počeo je s radom 1956. godine. „Jadran“, brod sličan Jugoslaviji, započeo je svoju službu 1957. godine. Treći brod, „Jedinstvo“, prošao je modifikacije i stupio u službu 1958. godine kao brod za krstarenje s jednom klasom i mogućnošću smještaja za 221 putnika koji su uživali u opuštenim putovanjima duž jadranske obale s cjelodnevnim zaustavljanjima u lukama. Sva tri broda su imala potpunu klimatizaciju, unutrašnje prostore ukrašene modernim stilom s osvjetljenim stropovima, gumiranim podovima i suvremenim umjetničkim djelima na zidovima. Brodovi su stekli izuzetnu popularnost među putnicima te su postali poznati kao "Tri Jote".



Slika 35 m/b "Jedinstvo" - izvor: fotograf M.D. Lennon, privatni arhiv autora

U kasnim 1950-ima i početkom 1960-ih godina, Jadrolinija je unaprijedila svoju flotu dodavanjem novih putničkih i teretnih brodova namijenjenih kraćim rutama duž jadranske obale. Dva primjera su brodovi „Opatija i Orebić“, čija je izgradnja završena 1959. odnosno 1960. godine u „Titovom brodogradilištu“ - Kraljevica. Ovi brodovi su se isticali svojim elegantnim i sofisticiranim izgledom, pružajući usluge prijevoza putnika i tereta između Jugoslavije i Grčke. Posjedovali su prostrane skladišne prostore smještene ispred i iza glavnog dijela broda, kao i vlastite teretne dizalice. Izdaleka su nalikovali luksuznim jahtama. U jeku uvođenja trajekata 1961. godine, Jadrolinija je postigla maksimalan broj brodova. Krajem te godine, kompanija je raspolagala sa 67 klasičnih brodova ukupne tonaže od 31.286 BRT, s kapacitetom od 26.849 putnika i nosivosti 4.052 tone tereta. Unatoč tim dodacima, prosječna starost tih brodova i dalje je bila vrlo visoka - 30 godina. Tek nakon osam godina, flota je obnovljena novim dodacima. Posebno značajno, Jadrolinija je 1964. godine preuzela trajekt "Bodulka" od Kvarnerske plovidbe. To je bio prvi trajekt na tom području i predstavljao je važan korak u razvoju pomorskog prometa.

Jadrolinija je 1965. godine započela poslovanje s brodovima namijenjenim kružnim putovanjima, a najistaknutiji primjeri takvih brodova bili su „Dalmacija i Istra“, koje je izgradilo brodogradilište „Uljanik“ iz Pule. Ovi brodovi su predstavljali najveće i najluksuznije putničke brodove koje je Jadrolinija ikada posjedovala. Dalmacija i Istra su omogućili kompaniji pružanje usluge kružnih putovanja u stilu luksuznih brodova za krstarenje. Ona su povezivala Veneciju i Port Said u Egiptu, prolazeći kroz dalmatinsku obalu, grčke luke i Cipar. Glavni cilj ovih putovanja bio je privući zapadnoeuropske turiste, posebno Nijemce, kako bi uživali u sunčanom 14-dnevnom itineraru s posjetima gradovima poput Trsta, Rijeke, Splita, Dubrovnika, Pireja, Aleksandrije, Bejruta, Limassola, Herakliona i ponovno Pireja.

Jedan od najpopularnijih i neizostavnih brodova Jadrolinije bio je trajekt „Liburnija“. Ovaj brod je postao simbol kompanije i izgrađen je kao prva potpuno nova konstrukcija feribota na hrvatskoj obali. Isporučena je Jadroliniji u sezoni 1965. godine, a njezina izgradnja je obavljena u Nizozemskoj. Liburnija se isticala svojim impresivnim karakteristikama - imala je 3.038 BRT, mogla je primiti 700 putnika i 120 vozila. Putnicima su bila na raspolaganju udobne kabine s ukupno 200 kreveta, a također su imali mogućnost korištenja ležajeva za dnevni odmor, što je pružalo dodatnu udobnost tijekom putovanja. S obzirom na potrebu za obnovom flote i zamjenom dotrajalih brodova, Jadrolinija je od 1960. godine počela povlačiti starije brodove iz prometa. Međutim, Liburnija je zauzimala posebno mjesto kao jedan od najmodernijih i najatraktivnijih brodova u floti Jadrolinije, ostavljajući neizbrisiv trag u povijesti kompanije. Liburnija, osim što je bila neizostavan brod Jadrolinije, također je služila i na kružnim putovanjima diljem svijeta. Međutim, ono po čemu je bila posebna i prepoznatljiva jest njezina dužobalna linija između Rijeke i Dubrovnika. Na ovoj popularnoj ruti, Liburnija je bila čest izbor putnika. Svojom redovitom rutom između Rijeke i Dubrovnika pružala je nevjerovatno iskustvo putnicima. Ova dužobalna linija omogućavala je uživanje u prekrasnim pogledima na jadransku obalu, posjetu slikovitim gradovima i istraživanje bogate kulturne baštine. Liburnija je tako postala simbol povezanosti između sjevera i juga hrvatske obale, spojivši Rijeku i Dubrovnik na jedinstven način. Njezina prisutnost na ovoj ruti svjedočila je o važnosti i popularnosti putovanja duž jadranske obale te je ostavila trajan pečat.



Slika 36 m/b "Liburnija" - izvor: privatni arhiv autora

Izvođeci preuređenje mreže trajektnih linija, Jadrolinija je došla do promjena u godinama 1971. i 1973. Prodajom Jugoslavije 1971. godine i nabavkom trajekta „Ilirija“, koji je zamijenio Liburniju na ruti Ancona - Zadar, dvije od četiri zimske brze pruge postale su trajektne, s jednim produženim putovanjem tjedno iz Dubrovnika za Bari. Na ovim rutama tijekom sezone plovi Liburnija, koja od 1973. godine produžava putovanje iz Dubrovnika prema Krfu i Igoumenitsi u Grčkoj. Uključivanje trajekta u sustav brzih pruga donijelo je novu kvalitetu, iako je Liburnija već od 1966. godine obavljala redovne trajektne usluge na transversalnoj jadranskoj ruti između Ancone i Zadra. Od 1973. godine prestaju svakodnevni polasci brodova na brzim prugama iz Rijeke, a broj polazaka se 1975. godine smanjuje na samo četiri tjedno tijekom sezone. Tijekom cijele godine održavaju se samo dvije trajektne linije tjedno. Istodobno, iz mreže Jadrolinijinih linija ispadaju Venecija, dok Jadran umjesto u taj grad plovi u Bari. Prodajom broda Jadran, Rijeka prestaje biti polazištem brzih pruga klasičnim brodovima. Ostaju samo trajekti koji iz riječke luke isplovljavaju četiri puta tijekom sezone i dva puta tjedno zimi. Na tim rutama izmjenjuju se Liburnija, Ilirija i Slavija I, a njihova sezona se produžuje do kraja listopada. U sezoni 1981. godine, u promet ulazi novonabavljeni trajekt „Balkanija“ namijenjen ruti Ancona - Zadar. Ostali trajekti ostaju samo na brzim prugama, što u glavnoj sezoni omogućuje osam večernjih i jedan jutarnji polazak iz Rijeke. Također, oni plove jednom ili dva puta tjedno do luka Bari, Krf i Igoumenitsa. Tijekom sezone održavaju se četiri trajektne linije tjedno, dok se zimi održavaju dvije linije, od kojih jedna dolazi do Igoumenitse u Grčkoj.

Najveći klasični trajekt za prijevoz putnika, automobila i gospodarskih vozila između jadranskih otoka i obale ušao je u flotu 10.5.1986. godine. To je „Vladimir Nazor“, kapaciteta 80 vozila i 500 putnika, kojeg je isporučilo „Titovo brodogradilište“ iz Kraljevice. „Vladimir Nazor“ je trajekt koji ima duljinu od 87,5 metara i širinu od 14 metara. S kapacitetom od 70 vozila i 450 putnika, ovaj trajekt je opremljen s dva pogonska stroja "Litostroj-Burmeister" koji

zajedno imaju snagu od 2,080 kW. Može postići brzinu od 11,5 čvorova. Ono što ga čini posebnim je činjenica da je prvi brod Jadrolinije koji je izgrađen u domaćem brodogradilištu nakon 1978. godine. U istom razdoblju, u brodogradilištu u Kraljevici su izgrađena još dva trajekta istovjetne konstrukcije – „Jazine“ i „Borik“.²⁴ Nabavka feribota „Marko Polo“ predstavljala je značajan korak naprijed u poslovanju Jadrolinije. „Marko Polo“ je postao važan dio flote Jadrolinije kupnjom 1988. godine. Nakon preimenovanja, brod je registriran pod tvrtkom „Adriatic General Shipping Co. Ltd.“ iz Monrovijske, s lukom upisa u Rijeci. Godine 1997., „Marko Polo“ je prenesen na Jadroliniju. Ovaj trajekt ima impresivnu duljinu od 128,75 metara i kapacitet za 270 vozila i 1500 putnika. On igra ključnu ulogu u poslovanju Jadrolinije, jer pretežno plovi na tri međunarodne linije koje kompanija vodi: Zadar - Ancona, Split - Ancona i Dubrovnik - Bari. Ove linije omogućuju prijevoz putnika i vozila između Hrvatske i Italije, pružajući važnu povezanost između obala Jadranskog mora.

4.1 ULOGA JADROLINIJE U DOMOVINSKOM RATU

U devedesetim godinama prošlog stoljeća, plovidba Jadranskim morem uz obalu Hrvatske predstavljala je nevjerojatnu kušnju ljudske hrabrosti. Bilo je to vrijeme koje se bitno razlikovalo od konvencionalnih ratnih sukoba koje se uče u školama ili koji su se događali ranije. Iako rat formalno nikad nije bio objavljen, svakodnevno su se odvijale događaji koji su jasno ukazivali na ratno stanje. Hrvatska je suočena s agresijom, no istovremeno je nastojala izbjeći otvoreni oružani sukob. U devedesetima godinama prošlog stoljeća, Jadrolinija je bila suočena s izazovom evakuacije desetaka tisuća stranaca koji su se nalazili duž Jadranske obale. U tim naporima, trajekt „Istra“ (poznat otprije kao „Balkanija“) imao je ključnu ulogu u prijevozu navedenih turista, prije svega prema Trstu, ali i u prijevozu izbjeglica iz Zadra. U ovoj teškoj situaciji, Jadroliniji su pomogli i brodovi „Ilirija“ i „Marko Polo“. Samo „Marko Polo“ je u tri plovidbe između Pule i Trsta prevezao više od četiri tisuće putnika i oko tisuću vozila. Drugog srpnja 1991. godine, uprava Jadrolinije je proglasila radnu obvezu za sve pomorce i relevantne osobe na kopnu. U to vrijeme, jedan od istaknutih događaja je bila uloga trajekta "Slavija I" u humanitarnom konvoju nazvanom "Libertas". Ovaj konvoj je krenuo iz Rijeke s ciljem pružanja pomoći građanima okupiranog Dubrovnika.

²⁴ Mornarički glasnik; „Kako je nabavljen Vladimir Nazor“, broj 3/1986

Trajekt "Slavija I" se, s mnogim lokalnim brodovima s Jadranskog područja, hrabro probio kroz teške uvjete i uspio ući u luku Gruž, unatoč otežavanjima i pregledima koje je provodila jugoslavenska ratna mornarica. Ovaj humanitarni konvoj "Libertas" predstavljao je važan simbol solidarnosti i podrške stanovnicima Dubrovnika u to teško vrijeme. Jadrolinija je svojim sudjelovanjem pokazala posvećenost i hrabrost u pružanju pomoći ljudima koji su bili suočeni s okupacijom i ratnim razaranjima.

U vrijeme sukoba, brodovi Jadrolinije su pretrpjeli značajna oštećenja uslijed bombardiranja i napada jugomornarice. Među tim brodovima, posebno se ističe putnički brod "Perast" izgrađen 1962. u Malom Lošinju koji je prometovao na liniji Dubrovnik – Elafiti – Mljet.. Kada je rat započeo i neprijatelji su granatirali Dubrovnik, "Perast" se privremeno sklonio u Slano, no čak ni to utočište nije bilo pošteđeno borbi. Osmog studenog 1991. godine, u žestokim borbama koje su se odvijale na području Slana, brod "Perast" je bio pogođen. Jedanaest dana kasnije, nedaleko od otočića Mišnjaka kod Šipana, "Perast" je pronađen izranjavan, izgoren i teško oštećen. Strahote koje su zadesile ovaj brod su zastrašujuće. Zlikovci su ga odvezli s obale u Slanom i prepustili ga da slobodno pluta, a potom su ga bespomoćnog izložili besmislenoj paljbi iz strojica i tenkova. Brod je bio prošaran rupama od granata, dok ga je vatrena stihija obuzimala. Unatoč svemu, "Perast" je gorio dugo vremena dok je nastavio ploviti morem. Silina vatre uzrokovala je urušavanje zapovjedničkog mosta, no brod se uporno odbijao potonuti. Hrabri pripadnici Hrvatske ratne mornarice nisu dopustili da taj brod zauvijek bude izgubljen.

Jadrolinija je uspješno prebrodila posljedice Domovinskog rata i uspješno se oporavila, no ništa ne može nadoknaditi gubitak pomoraca i ljudskih žrtava koje su stradale u ratu. Unatoč tome, Jadrolinija je nastavila svoje poslovanje i danas uspješno djeluje. Sukladno navedenim izazovima koje je susrela tijekom ratnih godina, Jadrolinija je uspjela održati snažnu prisutnost na tržištu i ostvariti uspješno poslovanje. Danas, i dalje pruža važne pomorske veze duž jadranske obale, povezujući otoke i obalna područja. Njezina flota brodova omogućuje putnicima uživanje u sigurnom i udobnom putovanju, dok se kontinuirano ulaže u modernizaciju i unapređenje svojih usluga. Uspješna poslovna praksa i posvećenost zadovoljstvu putnika omogućuju im da ostanu jedan od vodećih pomorskih prijevoznika u regiji i nastave pridonositi razvoju turizma i povezanosti obalnih područja s otocima.

5. ZAKLJUČAK

Brodarstvo je imalo iznimnu važnost u Jugoslaviji, pružajući ključni doprinos gospodarskom rastu, trgovini i zapošljavanju. Jugoslavenska flota brodova omogućila je transport robe i putnika diljem svijeta, osiguravajući konkurentnost na globalnom tržištu i donoseći značajan prihod zemlji. Međutim, zbog kasnijih nestabilnosti tržišta i ratnih događanja, brodarstvo je oslabljeno, što je rezultiralo smanjenom aktivnošću u industriji i izazovima u obnovi i oporavku. Unatoč tome, ostaci nekadašnje broderske industrije još uvijek igraju određenu ulogu u lokalnim gospodarstvima, dok se pokušaji revitalizacije i modernizacije pomorskog sektora nastavljaju.

Osvrćući se na trenutno stanje hrvatskog brodarstva, može se zaključiti da je njegova perspektiva izrazito neizvjesna. Postoji niz faktora koji su doprinijeli otežanim uvjetima poslovanja za preostale hrvatske brodare, a među njima se ističu nemar, nedostatak stručnosti i neadekvatne mjere vlade. Propast hrvatske brodogradnje dodatno je potaknula propadanje brodara. Ovaj negativan trend u brodarstvu ugrožava ne samo ekonomiju već i radna mjesta i blagostanje ljudi koji su nekada živjeli od ovog važnog sektora.

Da bi se promijenio smjer i poboljšala perspektiva hrvatskog brodarstva, ključno je poduzeti hitne korake kako bi se prevladali trenutni izazovi. To zahtijeva ulaganje u stručno obrazovanje i osposobljavanje pomoraca kako bi se osigurala visoka razina stručnosti i konkurentnosti. Također je važno poticati inovacije i tehnološki napredak u brodarstvu kako bi se povećala efikasnost i smanjili troškovi poslovanja.

POPIS LITERATURE

Knjige:

- Domijan – Arneri I; „Poslovanje u morskom brodarstvu“ Redak, Split, 2014.
- Jerković N; „Putnički krstaši u Dubrovniku 1“ Lučka Uprava Dubrovnik, Dubrovnik, 2019.
- Peter B; Murtland M; “*Ferries of Croatia, Montenegro and Yugoslavia*” Ferry Publications, England, March 2023.
- Komadina P; „*Brodovi multimodalnog transportnog sustava*“ Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka 2001.
- Rubinić I; „*Ekonomika brodarstva*“ Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 1976.
- Splošna plovba: “*Petnajest let Splošne plovbe*” Piran 1969.
- Grupa autora; “*Jugolinija*”, Jugolinija Rijeka i Grafički zavod hrvatske, Zagreb 1973.
- Stipanović I; „*Jugolinija – Croatia Line, Sumrak Kvarnerskog brodarstva*“ Kostrena 2013.
- Grupa autora: “*Jugoslavenska tankerska plovidba*” Turistkomerc, Zadar, 1973.
- Nakićenović J; „*Jugooceanija – Tradicija koja traje*“ CID, Crna Gora, Podgorica 1996.
- Knežević D; “*30 godina Prekookeanske plovidbe 1961 – 1991*” Bar, 1991.
- Grupa autora, “*Bijela flota hrvatskoga Jadrana*”, Jadrolinija, Rijeka, 1997.

Članci:

- Nakićenović J; “*Jugoslavenska trgovačka mornarica i njeno mjesto u svijetu*” Naše more Vol. 20 No. 4-5, 1973. str. 139
- V. K., „*Porinut u more tanker „Petar Zoranić*“ Narodni list, Zadar 1960
- Čičin – Šain, P; “*>Slobodna plovidba< ambasador Šibenika na svim morima i oceanima*” Karaka, broj 1-2/1989 str. 65-66
- Slobodna Dalmacija; „*Dva broda iz SSSR-a za Jadroslobodnu*“ Split, lipanj 1977.
- Kronja M; “*Hrvatski frigo brodovi – drugi dio*”, Pomorski vjesnik: nezavisno glasilo Sindikata pomoraca hrvatske br. 96, 2015.
- Slobodna Dalmacija; „*Primopredaja prvog broda Atlantskoj plovidbi*“ Split 25.11.1955.
- Mornarički glasnik; „*Kako je nabavljen Vladimir Nazor*“, broj 3/1986

Ostali izvori:

- Splošna plovba; <http://www.splošnaplovba.com>
- LP Holding; <https://www.lp-holding.hr/hr/o-nama/profil>
- Jadroplov d.d, <https://www.jadroplov.com/hr/o-drustvu/povijest>
- Miramar Ship Index; <http://www.miramarshipindex.nz>

POPIS SLIKA

- Slika 1 Queen Mary i "Queen Mary 2" transatlantski brodovi (nekoć i danas) - izvor: <https://newatlas.com/royal-rendezvous-queen-mary-2-meets-namesake-queen-mary/5258/>, pristupljeno: 5.4.2023. 8
- Slika 2 Brod za kružna putovanja "Istra" - izvor: fotograf M.D. Lennon, privatni arhiv autora..... 9
- Slika 3 Primjer obalno putničkog broda - "Partizanka" - izvor: nepoznat fotograf, privatni arhiv autora 10
- Slika 4 RO-RO putnički brod "Marko Polo" - izvor: fotografirao autor..... 11
- Slika 5 Brod tipa "Liberty" - m/b "Ravni Kotari" - izvor: fotograf "Fotoflite, privatni arhiv autora..... 12
- [Slika 6 Brod za prijevoz kontejnera - m/b "Koper Express" - izvor: https://www.shipspotting.com/photos/99143?navList=gallery&shipName=KOPER+EXPRESS&shipNameSearchMode=begin&page=1&viewType=normal&sortBy=newest](https://www.shipspotting.com/photos/99143?navList=gallery&shipName=KOPER+EXPRESS&shipNameSearchMode=begin&page=1&viewType=normal&sortBy=newest), pristupljeno:10.4.2023. 13
- Slika 7 Tanker "Iž" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora..... 13
- Slika 8 Prikaz po zemljama o veličini trgovačke flote - izvor: Nakićenović J; "Jugoslavenska trgovačka mornarica i njeno mjesto u svijetu" Naše more Vol. 20 No. 4-5, 1973. str. 139..... 16
- [Slika 9 Zastava "Splošne plovbe" - izvor: https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/si-shipp.html](https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/si-shipp.html), pristupljeno: 16.4.2023. 18
- Slika 10 Stanje flote Splošne plovbe 1959. godine - izvor: Splošna plovba: "Petnajest let Splošne plovbe" Piran 1969. str.13 19
- Slika 11 m/b "Goranka" - izvor: nepoznat fotograf, privatni arhiv autora..... 19
- [Slika 12 Zasadave "Jugolinije" i "Croatia Line-a" - izvor: https://croinfo.net/forum/index.php?topic=1656.0](https://croinfo.net/forum/index.php?topic=1656.0), pristupljeno: 17.4.2023. 21
- [Slika 13 m/b "Radnik" - izvor: http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,126.0.html](http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,126.0.html), pristupljeno: 17.4.2023. 22

- Slika 14 m/b "Ledenice" - ceremonija isporuke u riječkoj luci - izvor: fotograf Petar Grabovac, privatna kolekcija autora..... 24
- [Slika 15 Zastava kvarnerske plovidbe](http://nase-sidro.com/?page_id=199) - izvor: http://nase-sidro.com/?page_id=199, pristupljeno 25.4.2023..... 26
- [Slika 16 Zastava Lošinjske plovidbe](https://www.crwflags.com/fotw/flags/hr~hflos.html) - izvor: <https://www.crwflags.com/fotw/flags/hr~hflos.html>, pristupljeno 3.5.2023..... 27
- Slika 17 m/b "Čikat" - izvor: fotograf J. & M.. Clarkson, privatni arhiv autora..... 28
- [Slika 18 Zastava Jugotankera](https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=31476.0) - izvor: <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=31476.0>, pristupljeno 10.5.2023..... 29
- [Slika 19 m/b "Petar Zoranić"](http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,451.msg30497.highlight,petar+zoranic.html#msg30497) - izvor: [http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,451.msg30497/highlight,petar+zoranic.html#msg30497](http://forum.nase-sidro.com/index.php/topic,451.msg30497.highlight,petar+zoranic.html#msg30497), pristupljeno:10.5.2023..... 31
- Slika 20 Zastava šibenske slobodne plovidbe - izvor: privatni arhiv autora..... 33
- [Slika 21 m/b "Šibenik"](https://www.flickr.com/photos/winship2019/46162752212/in/photolist-2hR88zS-PDAAiv-2dkfaWU-PDAAaV-PDAA2D-2dkfaSA-PJFQdV-PDAApH-2dkfb3L-aX9RRp-YHXW5z-aX9Ppv-pMZjqc-XrX1XW-Y7MU57-91AMXA-91xEkH-Yr865y-2hR4D88-91xEoz) - izvor: <https://www.flickr.com/photos/winship2019/46162752212/in/photolist-2hR88zS-PDAAiv-2dkfaWU-PDAAaV-PDAA2D-2dkfaSA-PJFQdV-PDAApH-2dkfb3L-aX9RRp-YHXW5z-aX9Ppv-pMZjqc-XrX1XW-Y7MU57-91AMXA-91xEkH-Yr865y-2hR4D88-91xEoz>, pristupljeno: 14.5. 2023..... 34
- [Slika 22 Zastava Jadranske slobodne plovidbe](https://www.fotw.info/flags/hr~hfjap.html) – izvor: <https://www.fotw.info/flags/hr~hfjap.html>, pristupljeno: 22.5.2023..... 35
- Slika 23 m/b "Heroj Paić" - izvor: fotograf Rex Cox, privatni arhiv autora..... 36
- Slika 24 Zastave Mediteranske plovidbe - izvor: privatni arhiv autora 37
- [Slika 25 m/b "Račišće"](https://www.shipspotting.com/photos/207020?navList=gallery&shipName=RACISCE&shipNameSearchMode=begins&page=2&viewType=normal&sortBy=newest) - izvor: <https://www.shipspotting.com/photos/207020?navList=gallery&shipName=RACISCE&shipNameSearchMode=begins&page=2&viewType=normal&sortBy=newest>, pristupljeno: 24.5.2023..... 38
- Slika 26 Stanje flote Mediteranske Plovidbe 1984 godine. Izvor: Naše more broj 1-2/84, privatni arhiv autora 38
- [Slika 27 Zastava Atlantske plovidbe](https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/hr-ship3.html) - izvor: <https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/hr-ship3.html>, pristupljeno: 25.5.2023..... 39
- Slika 28 m/b "Jadran" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora..... 40
- [Slika 29 Zastava Jugooceanijske plovidbe](https://www.fotw.info/flags/cs~hfjop.html) - izvor: <https://www.fotw.info/flags/cs~hfjop.html>, pristupljeno: 28.5.2023..... 41
- Slika 30 m/b "Herceg Novi" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora 42
- [Slika 31 Zastava Prekookeanske plovidbe](https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/cs-shipp.html) - izvor: <https://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/cs-shipp.html>, pristupljeno: 30.5.2023..... 43
- Slika 32 m/b "Komovi" - izvor: fotograf "Fotoflite", privatni arhiv autora..... 44
- [Slika 33 Zastava Jadranske linijske plovidbe](https://www.crwflags.com/fotw/flags/hr~hfjad.html) - izvor: <https://www.crwflags.com/fotw/flags/hr~hfjad.html>, pristupljeno: 2.6.2023..... 45
- Slika 34 m/b "Partizanka" – izvor: privatni arhiv autora 46

- Slika 35 m/b "Jedinstvo" - izvor: fotograf M.D. Lennon, privatni arhiv autora 47
- Slika 36 m/b "Liburnija" - izvor: privatni arhiv autora 49

POPIS TABLICA

- Tablica 1 Stanje flote Jugotankera - izvor: <http://forum.nase-sidro.com/index.php/board,67.0.html>, pristupljeno 12.5.2023. 32