

Аутор: Балша Делибашић (1990), 2. разред гимназије „Нико Роловић“, Бар

## Брод добре наде – радни век брода Ђурсланд/Свети Стефан, 1958–2000

*Апстракт: Чланак је посвећен броду који је био симбол поморства Црне Горе и Југославије. Говори о значају за средину у којој се налазио и утицају разних фактора на његов рад. Тежиште рада је на периоду у коме је брод пловио на линији Бар–Бари.*

### Изградња

Последњег радног дана 1954. године, тачно дан пред Нову годину технички директор поморског завода „Олборг Верфит“ („AalborgVaerfit A/S“) из данског града Олборга прихватио је одлуку инжењера да отпочну са изградњом новог брода. Предвиђено је било да брод под бројем 168. буде изграђен за три године и да служи за прихват преко 1000 људи. Нешто пре истека планираног рока изградње од три године, 18. августа 1957. године, брод је био спреман за пловидбу.

Након пет месеци чекања да прође сву потребану процедуру, нови власник, данска поморска компанија „Грена-Хундештат“ („Grenaa-hundested feargefart“), могла је да преузме овај брод. Седиште компаније било је у граду Грена. Управо у овај град брод је упловио 18. фебруара 1958. године и овај дан се води као његова прва пловидба.

Кад је 14. јула 1934. године основана „Грена-Хундештат“<sup>1</sup> одлучено је да купе брод којег су назвали „Ђурсланд“<sup>2</sup> („Djursland M/S“)<sup>3</sup>. Тај брод потопила је британска краљевска авијација (Royal Air Force) у водама Балтика 1942. године.

Зато је компанија одлучила да новом броду да име „Ђурсланд“ како би сачувала успомену на свој први брод. Поред тога нови „Ђурсланд“ наследиће и прву поморску линију свог претходника (између Грене и Хундештата)<sup>4</sup> на којој су претходних година саобраћали „Ајсфјорд“ („Isefjord“) и „Марск Стиг“ („Marsk Stig“) бродови исте компаније. На истој трајектној линији „Грена-Хундештат“ је имала већ три брода и комерцијална служба могла је јасно да види да капацитети њихових бродова превазилазе потребе једне линије. Зато су отворили нову линију.

Дилема је била: или послати најлуксузнији брод на нову линију од Гетеборга која је већ пребукирана и на тржиште на које се тек треба пробити, а старе „Ајсфјорд“ и „Марск Стиг“ задржати на старој линији (или обратно јер су им капацитети исти), или наћи неко ново решење. С обзиром на чињеницу да је нови „Ђурсланд“ примао исти број путника као претходна два брода, одлучено је да се

<sup>1</sup> Грена и Хундештат су градови у Данској.

<sup>2</sup> Ђурсланд је територијална област у Данској у ком се налази град Грена.

<sup>3</sup> M/F је међународна ознака за мото/фери (motto/ferry). Прва реч означава погон пловила, а друга тип пловила. Данци су користили ознаку M/S у свом језику.

<sup>4</sup> Видети прилог број 1.

„Ђурсланд“, уз „Ајсфјорда“, задржи на старој, а да „Марск Стиг“ буде послат на нову трајектну линију. „Ђурсланд“ је на овој линији пловио три пута дневно.

### Техничке карактеристике брода

Посао који је започет новим бродом био је заиста исплатив. Брод је био капацитета од 1100 путника у локалном саобраћају, односно 650 у међународном. Имао је 130 лежајева уз 95 места за возила. Био је дугачак око 80, а широк око 14 метара. Имао је 1640 бруто и 680 нето регистар тона. На броду је био уграђен тип мотора 735 компаније Бурмистер и Вејн (Burmeister & Wain), јачине два пута по 1975 коњских снага (два мотора) са погоном на дизел гориво, укупне снаге 2294 киловати, који му је омогућавао да развије брзину од 18 чворова на сат.<sup>5</sup> Имао је 4500 инсталираних коњских снага, а одликовала га је и мала потрошња горива.<sup>6</sup> Пловио је просечном брзином од око 13 чворова на сат, а своју путничку линију, од око 75 километара, прелазео је за нешто више од три сата. Већина данских путничких бродова су слични по конструкцији и углавном се користе у категорији обалне или велике обалне пловидбе. По самом ентеријеру се види да су намењени за једнодневна путовања, а не за вишедневна или висемесечна крстарења.



Фотографија 1. Недовршен брод. Спуштању присуствују сви радници.

<sup>5</sup> „Djursland“, Kwamosgaard, [www.kwamosgaard.dk/ferries/mfdjursland\\_1958.htm](http://www.kwamosgaard.dk/ferries/mfdjursland_1958.htm) (9.07.2006.).

<sup>6</sup> „M/S Djursland“, Faktaomfartyg, [www.faktaomfartyg.com/djursland\\_1958.htm](http://www.faktaomfartyg.com/djursland_1958.htm) (9.07.2006.).

„Ђурсланд“ је прављен баш за услове региона у којем је пловио. Његова линија се простирала од западне обале полуострва Јиланд до острва Зеланд. Море у овом делу је изразито плитко, струје су слабе, а дувају углавном локални ветрови који су по својој природи слаби, што су били идеални услови за њега. Овакви бродови су били једноставаног ентеријера.<sup>7</sup> Поред тога могли су да буду веома дуготрајни,<sup>8</sup> што првенствено зависи од одржавања. Код овог брода се могла издвојити још једна карактеристика, а то је искрцај аутомобила. Искрцај би се вршио тако што би се подигао прамац, а затим би се спустила рампа. Код већине данашњих бродова искрцај се врши са задње стране. Излази са задње стране су обично нешто шири од оних са предње, што их чини знатно практичнијим приликом искрцаја аутомобила.

### Дешавања у Данској привреди и продаја брода

Током шездесетих година двадесетог века у Данској су се десиле значајне економске промене. Под вођством премијера Крега земља је ушла у Европску слободно-трговинску асоцијацију (ЕФТА), а касније у Европску економску заједницу (ЕЕЗ). Економија је цветала док је незапосленост била најнижа у претходних 50 година и бродоградилшта су у томе видела своју шансу. Бродови су се куповали по повољним ценама, а избор и потражња су расли.



*Греена-Хундестед Фарген „Djursland“*

*Фотографија 2. Рагледница. Брод на својој првој линији.*

<sup>7</sup> Видети прилог број 2

<sup>8</sup> „Ајсфјорд“ је на пример још увек у употреби. Изграђен је чак 23 године пре „Ђурсланда“, а још увек плови у Италији под именом „Агостино Лауро“ („Agostino Lauro“).

„Грена-Хундештат“ је желела да модернизује своју флоту. Уз повољна кредитна задуживања ускоро су продали „Марск Стига“ и „Ајсфјорда“, а купили нове и луксузније бродове: „Грену“ („Grenaa“), „Категат“ („Kattegat“), „Хундештат“ („Hundested“) и „Верберга“ („Varberg“). Сваки од ових бродова је имао капацитет од 1500 путника, али је „Ђурсланд“ имао већи број лежајева.<sup>9</sup> У истом периоду данској компанији је стигла понуда из Југославије од компаније „Прекоокеанска пловидба“ за куповину „Ђурсланда“. Руководство „Прекоокеанске пловидбе“ је дуго времена преговарало и на крају је затражило од своје владе, да интервенише код надлежних у Данској влади ради брже реализације овог посла. Након вероватне интервенције владе у Копенхагену, „Грена-Хундештат“ је продала брод „Ђурсланд“ је продат „Прекоокеанској пловидби“ 10. маја 1965. године. Његову линију наследио је брод „Грена“.<sup>10</sup> У „Грена-Хундештату“ ће тек 1971. године један брод поново назвати „Ђурсланд“.

### **„Прекоокеанска пловидба“ и град Бар**

Југословенска трговачка морнарица имала је 1939. године 410000 бруто регистар тона. Југославији ће требати читава деценија након Другог светског рата само да обнови ову флоту. Препреку развоју бродарства представљала је одлука из 1945. године да се сви бродови преостале флоте ставе на располагање двома фирмама из Ријеке. Одлука о децентрализацији трговачке морнарице донета је тек 1955. године. Тако је основано пет поморско-бродарских предузећа која су добила од три до шест бродова тадашње флоте.<sup>11</sup>

Средином двадесетог века Бар се почео развијати улагањем у истраживање нафте на подручју црногорског приморја. Предузеће за истраживање се налазило у Бару и запошљавало је претежно становнике ове општине. У истом периоду интезивно су се градили: лука у Бару, пруга Титоград–Бар, деоница пруге Бар–Београд, а градио се и савремени пут, Јадранска магистрала.

Након децентрализације морнарице није било стручног кадра који би могао да води једно бродарско предузеће у Бару. Кад су се створили услови, 1961. године, основано је бродарско предузеће „Прекоокеанска пловидба“. Предузеће није добило бродове као претходна предузећа. Без пословног простора, канцеларијског инвентара и материјала, уз донацију општине од 32000000 старих динара,<sup>12</sup> што је приближно цифри од 45000 америчких долара, одлучили су да изађу на међународно тржиште.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> „Grenaa-hundested fearefart“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/grena\\_hundested.htm](http://www.faktaomfartyg.com/grena_hundested.htm) (13.09.2006.).

<sup>10</sup> Након што је „Свети Стефан“ („Ђурсланд“) повучен са линије Бар - Бари повремено га је мењао брод „Грена“, хрватског бродовласника, који га је пререгистрован у „Азуро“ („Azzuro“).

<sup>11</sup> Dabanović, Andrija, *Izvjestaj povodom 15 godina rada Prekookeanske plovidbe*, Bar 1976. (у даљем тексту: Dabanović, *Izvjestaj*...).

<sup>12</sup> Колико је ово мали новац за покретање бродарског предузећа говори податак да је само за први брод плаћено 252 милиона старих динара (уз двоипогодишњу камату од 6,5 посто) не рачунајући царину за исти која је износила 83 милиона старих динара. Ваља рећи да је то сума за брод стар 18 година типа „либерти“ којег је Грк покушао да прода у старо гвожђе. (Dabanović, *Izvjestaj*...)

<sup>13</sup> Исто.

## Куповина путничког брода и отварање линије Бар–Бари

Прве пословне 1961. године, новчана средства нису дозвољавала куповину путничког брода. Наредна година била је изузетно тешка због лошег пословања и предузеће је једва опстало на тржишту, али и поред проблема из 1963. године флота је ојачала.<sup>14</sup> Када су се стекли услови 1964. године, на иницијативу и уз помоћ Извршног већа Црне Горе покренут је процес куповине путничког брода. Унајмљен је агент да нађе одговарајући брод. Након преговора са данским бродовласником, 10. маја 1965. године, закључена је продаја брода „Ђурсланд“ старог седам година у вредности од око милион долара.<sup>15</sup>

Преузимању брода у Данској присуствовао је и амбасадор Југославије у Копенхагену. Брод је допловио у Бар под командом ријечног капетана Миљивоја Букоровића. Прву посаду до Бара чинила су 22 радника „Прекоокеанске пловидбе“. Пловидба је трајала девет дана уз једно заустављање у Сеути, а у Бару је приређен свечани дочек.<sup>16</sup> Регистрован је у Бару под именом „Свети Стефан“. Добио је име по најексклузивнијој туристичкој локацији у Црној Гори. Позивни знак је био YTRS. Матична лука је била лука у Бару. Брод је требало да плови између Југославије и Италије на трајект линији Бар–Бари.

Ред пловидбе се на путничким линијама објављује одређено време унапред. Како су куповина брода и отварање линије били неизвесни, тако су објављивање реда пловидбе и остале припремне радње касниле одређено време. Линија је отворена августа 1965. године. Капетан брода је био Војо Перовић, који је познат као један од најмлађих заповедника у историји поморства Југославије. Функција ове линије била је да најкраћим путем повеже две неразвијене области: Црну Гору и Пуљу. Удаљеност Бара и Барија је око 215 километара,<sup>17</sup> што је око десет пута краће од заобилазног пута преко Ријеке и Трста. Куповина трајекта „Свети Стефан“ била је од огромног значаја за Црну Гору. Италијани су то схватили, и у знак поштовања према Црној Гори, брод су у Барију дочекали италијански министар саобраћаја као и већина званичника и привредника регије Пуља. „Светац“ је за мање од пола године превезао 10500 путника, 3230 путничких аутомобила и 834 тешка возила.<sup>18</sup>

<sup>14</sup> Предузеће је јануара 1963. године било пред гашењем, не због толико лошег пословања већ због одлуке Савезног извршног већа о централизацији трговачке морнарице. Свим предузећаима која нису имала 50 000 тона носивости био је забрањен рад у великој обалној и дугој пловидби. Планирано уједињење предузећа: „Прекоокеанска пловидба“, „Шибенска пловидба“, „Пловидба - Плоче“ и „Југословенско речно бродарство“ у предузеће „Дунав - Јадран“, пропало је, јер је новом одлуком тражена носивост од 150 000 тона што ова предузећа нису могла постићи. Тако су многа мања предузећа пала под управу великих. Међутим за време кризе на Куби барски бродови су се нашли у кубанским лукама. Како би се спречило да веће компаније доспеју на „црну листу“ САД сва пословања Југославије са Кубом препуштена су барском предузећу. Уместо да препусте два брода добили су четири нова брода од предузећа чији су се бродови такође налазили у кубанским лукама. Овај догађај омогућио је да предузеће опстане и да се одржи још дуго уз линијско пословање Куба - Медитеран.

<sup>15</sup> Дански бродовласник је у једном тренутку покушао да прекине процес продаје, а касније да откупи брод. Разлог томе је била хаварија на једном од бродова, и непокривеност свих линија.

<sup>16</sup> Петрић, Радомир, „Светац у друштву успомена (1)“, *Барске новине*, бр. 155, 1. јул 1999, 16-17.

<sup>17</sup> Видети прилог број 3.

<sup>18</sup> Simonović, Budo, „Nema više broda dobre nade“, *Ilustrovana politika*, бр. 2129, 6. новембар 1999, <http://www.politika.co.yu/ilustro/2129/5.htm> (9.07.2006.). (у даљем тексту: Simonović, *Ilustrovana...*)

## Период од 1965. до 1975. године

(Од отварања линије Бар–Бари до пуштања у рад пруге Бар–Београд)

„Свети Стефан“ је био први и тада једини путнички брод у Црној Гори и једна од значајнијих инвестиција своје компаније. По обиму пословања рекло би се да је „Прекоокеанска пловидба“ стабилна и озбиљна компанија, али њено руководство није имало довољно искуства. Грешка је направљена већ приликом одабира овога брода. Јадранско море није исто што и Северно море или Балтик. Јадран је знатно дубљи, море је немирније, струје су јаче и удари буре су разорни. Пучина је такође другачија. Само путовање од Бара до Барија било је три пута дуже од онога између Грене и Хундештата. Ове чињенице су чиниле путовање непријатним у току невремена, па су недостатке морали надокнађивати капетани и остало особље који су избегавали замке које је постављао Јадран. И поред тога, за 35 година „Свети Стефан“ није доживео ни најмањи инцидент.

Брод је на овој линији требало да превози око 650 путника. Проблем је представљао број од 130 лежаја. На претходној линији ово је био довољан број лежаја, али за ноћно путовање између Бара и Барија није. Како је нова линија била скоро три пута дужа од претходне, требало га је оспособити за дужа путовања. У предузећу очигледно још увек није било стручног кадра који би могао да ваљано обави посао. Тако је према једном од елабората било, предвиђено да на броду буду чак 72 члана посаде угоститељске струке. Ово је била превелика и непотребана посада чак и у случају потпуно попуњених капацитета.<sup>19</sup>

Лоша ситуација била је и у кухињи. Путницима су на првим путовањима нуђени веома разноврсни јеловници који су личили на меније у најсавременијим хотелима. Међутим ово није била линија на којој су се превозили путници високе платежне моћи. Након одређеног времена решено је да се путницима понуде само две врсте јела. Једно од њих је била и телећа шницла уз црно вино која се служила за вечеру. Од шездесетих година па до последње пловидбе брода, ово јело је стално било на менију, а добра вечера је постала препознатљива услуга брода.<sup>20</sup>

Брод је због ових грешака 1966. године пословао са губицима. И неколико наредних година брод је негативно пословао, али је Извршно веће Црне Горе форсирало ово трајектну линију што је матична компанија и субвенционисала.<sup>21</sup> Путнике су на броду услуживале две стјуардесе, а на располагању су им били: казино са цек-пот апаратима, летњи бар, ресторан... У Бару је испред брода путнике чекала пасошка и царинска контрола. Најчешће по један цариник и полицајац. Све се одвијало на отвореном зато што све до изградње „Путничког терминала“ деведесетих није било никаквог путничког објекта.

Изградњом Бара и Црне Горе растао је стандард, као и потребе за путовањем до Италије. Брод је у периоду од 1965. до 1975. године превезао око пола милиона људи и 68000 возила и 64000 тона разне робе. Поред директних ефеката, остварио

<sup>19</sup> Исто.

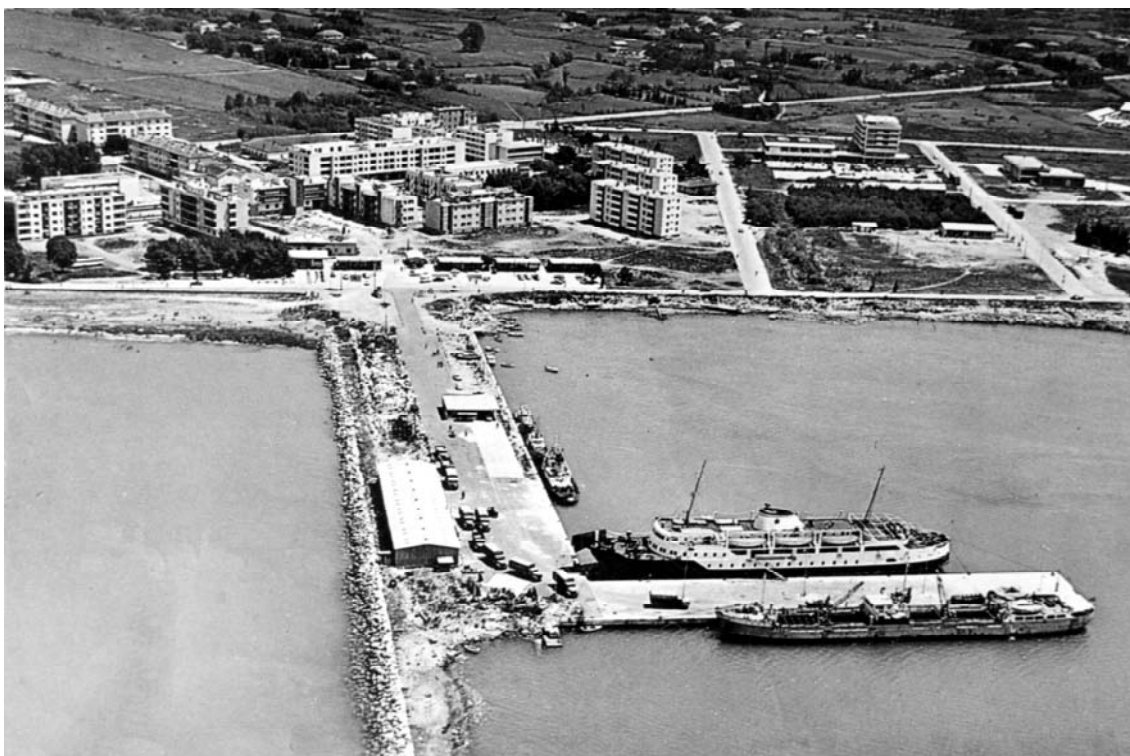
<sup>20</sup> Исто.

<sup>21</sup> Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (2)“, *Барске новине*, бр. 156, 1. август 1999, 20.

је и индиректан ефекат. Допринео је трговини и привреди Црне Горе у износу од око 6500000 америчких долара.<sup>22</sup>

У летњем периоду капацитети су били попуњени, а за 1976. годину било је најављено отварање пруге Бар–Београд и очекивао се већи број путника из Србије који путују ка Италији. Ред пловидбе је условљавала тренутна ситуација на тржишту па су тако лети била по три испловљавања за Бари, а зими само једно.

Иако није пловио ни пуних 20 година, „Светац“ није могао парирати савременим бродовима. Колико год да је Југославија као поморска земља била јака и активна, није се могла похвалити путничким флотом. „Светац“ је био и остао један од највећих и најексклузивнијих путничких бродова Југославије.<sup>23</sup>



Фотографија 3. Први стамбени блок на Тополици, „Светац“, и темељи Терминала

Јадролинија<sup>24</sup> из Ријеке је имала неколико бродова регистрованих за велику обалну пловидбу<sup>25</sup> који су могли да плове ка Италији. „Југославија“ је међутим пловила између хрватских острва, „Јадран“ дуж источне обале Јадрана (од Венеције до Пиреја), а „Либурнија“ на линији између Југославије, Италије и Грчке. Највећа италијанска компанија, са источне стране Јадрана „Адриатика ди навигационе“ („Adriatica di navigazione“) тада није имале своје линије између Југославије и Италије, па је „Свети Стефан“ био један од ретких бродова који су

<sup>22</sup> Dabanović, *Izveštaj...*

<sup>23</sup> Видети прилог број 4.

<sup>24</sup> „Јадролинија“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm](http://www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm) (13.09.2006).

<sup>25</sup> Видети прилог број 5.

пловили између обала Јадрана. Јасно је да није могао задовољити потребе тржишта.<sup>26</sup>

## Период од 1976. до 1991. године

*(Од отварања пруге Бар–Београд до увођења санкција Југославији)*

Сваке године бележен је све већи промет путника. Након отварања пруге Београд–Бар 1976. године, промет је још више порастао. Од куповине брода па све до 1978. године промет путника на годишњем нивоу растао је скоро сваке године. Највећи промет на линији постигнут је 1978. године кад је превезено 62100 путника и преко 5000 возила. Након тога, наметнула се потреба за већим и луксузнијим бродом на линији Бар–Бари.<sup>27</sup>

Снажан земљотрес захватио је читаво приморје Црне Горе 15. априла 1979. године и проузроковао велику штету. Бар је био веома оштећен, као и лука чија је друга фаза изградње завршена баш те године. „Светац“ је тада служио као службена зграда матичној компанији. Брод је у том периоду када су биле прекинуте везе са целим светом имао радио станицу која је могла да успостави везу са околином.

Разорни земљотрес довео је до опадања куповне моћи становништва и до смањења туристичке понуде. Поред овога уведене су и рестриктивне мере за путовања у иностранство.<sup>28</sup> „Прекокеанска пловидба“ је направила грешку и купила још један брод.<sup>29</sup> Ово је довело до нерентабилности линије Бар–Бари. Сада су на њој била два брода. „Његош“ је пловио на продуженој линији до Крфа и Игуменице када га је „Свети Стефан“ мењао на линији Бар–Бари.<sup>30</sup> Овакав ред пловидбе трајао је од јула 1981. године до октобра 1982. године када је „Његош“ дат у најам. Руководство „Прекокеанске пловидбе“ је урадило исправну ствар када није продало „Свеца“ након набавке „Његоша“, зато што се испоставило да је након „Његошевог“ повлачења „Светац“ био најекономичније решење за одржавање линије Бар – Бари.

Колико су интересовања за пут у иностранство опала говори и чињеница да је 1978. године „Светац“ превезао 62100 путника, а 1983. године само 16600

<sup>26</sup> Компанија „Линеа Марitime дел Адриатико“ („Linee Marittime dell'Adriatico“) из Венеције имала је брод „Јакопо Тинторето“ („Јасоро Тинторето“) капацитета 1500 путника и 110 возила који је у периоду од 1966. до 1988. године пловио између Италије и Југославије.

<sup>27</sup> Кнежевић, Dragoljub, *Izveštaj povodom 30 godina rada Prekookeanske plovidbe*, Бар 1991. (у даљем тексту: Кнежевић, *Izveštaj...*)

<sup>28</sup> Да би се путовало у иностранство морала су се депоновати одрађена средства код пословне банке, а донета је и одлука о ограничењу располагања девизним средствима. (Дабановић, *Izveštaj...*)

<sup>29</sup> Као замена за „Свеца“ купљен је „Његош“. Имао је два ресторана, ресторан за самопослуживање, салон прве класе, кафетерију и два бара са укупно 600 седишта, просторије за продавнице, мењачницу, биро за информације и киоске. Располагао је капацитетом од 1 600 путника, 300 аутомобила, 300 лежаја у кабинама прве и друге класе и 300 авио седишта. „Његош“ је почетком осамдесетих био један од најексклузивнијих бродова који су пловили Медитераном, и највећи путнички брод у Југославији свих времена. На линији Бар - Бари запловио је тек 5. јула 1981 године. (Кнежевић, *Izveštaj...*)

<sup>30</sup> Видети прилог број 6.



путника. На линији Бар–Бари наставио је да плови и до 1991. године до када је превезао приближно 1000000 путника и 100000 возила, или према подацима „Прекоокеанске пловидбе“: 981 522 путника, 105171 аутомобила и 16839 тешких возила. Након што је „Његош“, 1981. године, отворио линију Игуменица–Бари почиње активност великих компанија за ову линију. Италијани су већу важност придавали повезивању са Грчком него са Југославијом. Тако је осамдесетих и почетком деведесетих било и по осам бродова који су из Барија пловили ка Грчкој.

## Период од 1992. до 2000. године

*(Од увођења санкција Југославији до продаје брода у старо гвожђе)*

Брод је од 1992. године, након распада СФР Југославије, требао да плови под заставом СР Југославије. Како је она била под санкцијама, њеним бродовима је било забрањено пристајање у стране луке (резолуција бр. 840 Савета безбедности Уједињених нација). Тако је од 1992. до 1995. године и поред „заставе погодности“,<sup>31</sup> „Светац“ био везан за гатове луке у Бару (матична лука је тада постала Ла Валета). Био је потпуно запуштен, као, уосталом, и читава флота црногорских компанија. И поред великог залагања Народне банке Југославије и Савезне Владе, који су послали велику новчану помоћ у девизама, ни „Прекоокеанска пловидба“ ни „Југооцеанија“<sup>32</sup> нису сачувале своју флоту уз образложење да су бродови конфисковани због прескупог веза у западним лукама.<sup>33</sup>

Након ремонта у Бијелој у децембру 1994. године „Светац“ је добио дозволу да саобраћа између Бара и Барија, али је у Барију већ на првој пловидби био задржан педесет дана, између осталог због оптужбе УНПРОФОР-а да је посада уградила додатне резервоаре<sup>34</sup> како би танковала више горива него што је било

<sup>31</sup> Када нека земља има повлашћене (или основне) услове за пловидбу, тада постоје системи да се то искористи. Наиме када матична компанија оснује ћерку (оф-шор) компанију регистровану у другој земљи онда јој може уступити и флоту. У том случају ти бродови почињу да плове под заставом државе ћерке компаније. Тако је било предвиђено да „Светац“ и поред санкција безбедно плови под заставом Малте. Овако је то описао Момир Булатовић председник Црне Горе (1992-1998) у књизи „Pravila ćutanja“: „Najveća i najugroženija crnogorska imovina, brodovi kotorske „Jugooceanije“ i „Prekookeanske plovidbe“ iz Bara na vrijeme su preregistrovani i postali privatno vlasništvo tadašnjih direktora društvenih preduzeća. Prvo preduzeće postalo je „Mileva Ship Managemant“, a drugo „Rigel“, oba registrovana na Malti. Budući da su vijorili stranu zastavu nije bilo ni jednog razloga da budu „arestovani“ shodno rezoluciji UN. Kasnije je to urađeno, ali na osnovu izvršene naredbe tadašnjeg predsednika SAD Džordža Buša starijeg, koji je, svojim izvršnim nalogom, samo tri dana prije li će napustiti Bijelu kuću, nabrojao imena svih preregistrovanih brodova i naredio njihovo zadržavanje u lukama u kojima budu zatečeni. Lično nisam vjerovao da je to posao kojim će se baviti predsjednik najmoćnije zemlje na svijetu, ali pogriješio sam. Bavio se čak i tim!“ Bulatović, Momir, *Pravila ćutanja*, Zograf, Niš 2005. Сличну ствар је „Прекоокеанска пловидба“ урадила 1974. године како би изиграли систем договорене економије.

<sup>32</sup> „Вечерње новости“ су писале да је которска „Југооцеанија“ примила помоћ од Народне банке Југославије у износу од 50 милиона америчких долара. Ако је тачна ова информација онда можемо претпоставити да ни барској компанији није недостајало новчане помоћи јер по тонажи и броју запослених није заостајала за которским предузећем. Gregović, Savo, „Potonuo i poslednji brod“, *Večernje novosti*, br. , 29 septembar 2003, [www.novosti.co.yu/code/navigate.php?Id=4&status=jedna&vest=56334&datum=2006-11-10](http://www.novosti.co.yu/code/navigate.php?Id=4&status=jedna&vest=56334&datum=2006-11-10) (14.02.2007.)

<sup>33</sup> Бобичић, Стојанка, „Традиција се наставља“, *Побједа*, бр. 1264, 24 октобар 1999, 7.

<sup>34</sup> Са својим резервоарима је могао да одједном танкује 20 тона, а за један правац треба око 10 тона

потребно за повратак до Бара.<sup>35</sup> Током 1995. године почео је да редовно плови под заставом Републике Малте. Последње путовање обавио је 15. јануара 1997. године.

Осим што се деведесетих повећао редован саобраћај из Барија ка Грчкој, за луку Бари су деведесетих почели редовно саобраћати и бродови предузећа „Јадролинија“. Брод „Либурнија“ је од 1991. године пловио на линији Ријека–Дубровник–Бари, а брод „Балканија“ од 1992. године на линији Дубровник–Бари.<sup>36</sup> У истом периоду се појачава активност и западних компанија на линији Драч–Бари. Кад је „Светац“ поново запловио 1995. године, први пут се суочио са озбиљном конкуренцијом. Осим што луци Бари приоритет више није било повезивање са луком у Бару, и „Адриатика ди навигационе“ у исто време отвара своје линије ка Бару. На линији Бари–Бар су пловили ексклузивни „Лаburnум“ („Laburnum“) и „Еђито Еспресо“ („Egito Espresso“)<sup>37</sup>, а на линији Анкона–Бар „Сансовино“ („Sansovino“).

Увођењем савремених италијанских бродова, путовање између Бара и Барија подигнуто је на много виши ниво. Чак и да је „Свети Стефан“ био у добром стању и да је могао безбедно пловити, у питање би се довела рентабилност овог посла. „Лука Бар“ је успоставила сарадњу са „Адриатиком“<sup>38</sup>, а „Прекоокеанска пловидба“ на то није могла одговорити.

## „Сиротињска мајка“

До средине седамдесетих година брод је био чисто туристичког карактера. Падом стандарда нагло се променила његова клијентела. Стални путници су постали ситни шверцери из Подгорице и Цетиња, али и из Бара који се због величине тада једва и могао назвати градом. Овај „шверц на мало“ одвијао се у два смера.

Већина југословенских, као и барских, помораца је остајала да плови на домаћим бродовима упркос повољним понудама за пловидбу под страном заставом. Уз месечну плату од десетак долара и неколико хиљада динара, поморцима на „Свецу“ често је ишло и следовање у флашама пића и боксовима цигарета. Цена ових производа на тржишту у Барију достигала је и неколико пута већу цену од оне у Бару. Како су поморцу обезбеђени смештај и храна на броду, овај вид зараде омогућавао је и више него лагодан живот. Предузеће је зато често мењало посаду „Свеца“, како се поморци не би сувише опустили.

Други правац шверца био је из Барија за Бар. Могло би се рећи да су у периоду од 1975. до 1992. године већину путника чинили „трговци“. Из Барија се шверцовало на све могуће начине.<sup>39</sup> Патике, тренерке, парфеми, пиротехника и

<sup>35</sup> Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (2)“, *Барске новине*, бр. 156, 1. август 1999, 20.

<sup>36</sup> „Јадролинија“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm](http://www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm) (13.09.2006).

<sup>37</sup> „Adriatica di navigazione“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/adriatica\\_rederi.htm](http://www.faktaomfartyg.com/adriatica_rederi.htm) (13.09.2006).

<sup>38</sup> Вујовић, Г.(ордана), „Хотел који плови“, *Барске новине*, бр. 146, 1. јул 1997, 11. Прилог бр.7. Ради бољег схватања настале ситуације погледати и прилог бр. 8 – новински чланак „Балкан експрес“.

<sup>39</sup> На броду се заиста шверцовало на све начине, па је и са путницима било исто. Овако је то описао један од заповедника брода: „Јесте свега је било. Приликом примопредаје дужности од мог предходника - капетана, сједим ја у „цивилу“, са првим и другим официром у салону. Прилази једна „дама“ добро позната свима. Пита је Ђиф (први официр): „У којој соби спаваш?“ – а она, не знајући за смјену заповедника, као из топа одговори: ‘Како у којој, па код капетана!’“ (Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (2)“, *Барске новине*, бр. 156,

ауто делови били су стална роба на „Свецу“. Чак су и разни прехранбени производи шверцовани у периодима несташице. Тако су, на пример, барски и црногорски локали једно време набављали кафу из Италије преко „Свеца“. Колико је барска царина била либерална говори чињеница да су и Сплићани са Италијом „трговали“ преко Бара. Могућу препреку шверцу представљала је царина у Барију, мада су и они ретко правили проблеме.<sup>40</sup> Шверцери су знали да обуку на себе и по неколико пари тренерки и фармерица како би прешли царину.

Музавид Бијали<sup>41</sup> и Томо Ковачевић<sup>42</sup> су овако описали шверц на броду. Бијали: „...Ваљао је свима, а богами највише Италијанима. Док нису почели да пристижу у Југославији, сада чувени Никола гурао је јапанер (колица) у луци у Барију, као и Пинући. Одмах су научили српски, и кренули са нама у трговину. А ми смо ти ту баш благородан народ. Од агента Морфинија, ферибот је направио велику агенцију. Ко год да је радио са нама, добро је пролазио, јер као државна фирма нисмо остављали дугове, што су сви знали.“ Ковачевић: „Пинући је био нумеро уно за ауто-дјелове, његов човјек је свако јутро чекао брод на везу, узимао листиће са поруцбинама и увече доносио дјелове. „Радиле“ су највише фармерке и мајице, тада је била актуелна марка Ла Коста, потом кафа, виски, па чак и рибарске мреже – велики број их је на Скадарско језеро дошао управо преко ферибота. Послије пар година путничке линије Бар – Бари, постали су милионери. Није било вијања да се у њиховим радњама не остави неколико милиона марака.“<sup>43</sup>

Иако износ од неколико милиона марака „робних размена“ по једном путовању изгледа енормно висок, његово достизање није било немогуће. Када се израчуна просечан број путника и узме у обзир природа „обртања“ новца у Италији, ова сума је реална.

## Судбина брода након последње пловидбе

Након последње пловидбе биле су предвиђене три могућности. Прва је била да се „Светац“ претвори у ексклузиван хотел или ресторан, као што је било урађено са бродом „Јадран“, једним од највећих југословенских бродова. Друга могућност је била да се прода удружењу помораца из Грене који су желели да овај брод претворе у музеј. Трећа опција је била да се прода неком бродовласнику, јер је још увек могао пловити на неким линијама.<sup>44</sup> Цена је била повољна, свега 135000 америчких долара, али су све процене које су тада направљене указивале на чињеницу да је рђа превише начела и оштетила брод и да се у њега не исплати

---

1. август 1999, 20.) И поред прописа који су дозвољавали 650 путника на броду су често „крали“ путнике тј. крцали и по преко 1000 њих.

<sup>40</sup> Simonović, *Ilustrovana...*

<sup>41</sup> Бијали је капетан дуге пловидбе са преко 35 година стажа на домаћим и страним бродовима и добитник је плаве врпце.

<sup>42</sup> Ковачевић је комесар са дугогодишњим стажом на „Светом Стефану“.

<sup>43</sup> Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (2)“, *Барске новине*, бр. 156, 1. август 1999, 20.

<sup>44</sup> Ове податке је изнео ондашњи генерални директор компаније Љубиша Крговић, а подгоричка „Побједа“ је ово објавила 19. јануара, два дана након последње пловидбе брода. Вујовић, Гордана, „Легендарни ветеран“, *Побједа*, бр. 11171, 19. јануар 1997, 13.

улагати.<sup>45</sup> Запуштеност брода током последњих десет година је вероватно била главни разлог његовог пропадања.

Миодраг Раичевић, један од функционера „Прекоокеанске пловидбе“, октобра 1999. године, две и по године од последње пловидбе, најавио је да ће компанија продати брод у старо гвожђе, зато што брод није био продат на претходне две лицитације, а компанија нема средстава за покретање посла. Разговори за страним привредницима, који су вођени и мимо лицитација, нису дали успеха због оштећености брода брода.<sup>46</sup>



*Фотографија 4. „Светац“ је био симбол поморства Бара и Црне Горе*

Компанија је водила преговоре и са компанијом „Бурмистер и Вејн“ која се интересовала за куповину мотора. Од 1952. године „Бурмистер и Вејн“<sup>47</sup> су производили посебну серију дизел мотора, а мотори уграђени на „Свецу“ били су једни од првих таквих мотора. Мотори су били прави раритет и требало је да красе неки од музеја „Бурмистер и Вејна“. Преговори су неуспешно завршени јер барско предузеће није могло наплатити онолико новца колико је према њима било потребно да се мотори изваде са брода.

### **Сећање на једног „Свеца“**

Септембра 1994. године, ферибот „Естонија“, трајект линији између Талина и Стокхолма, потонуо је усред невремена приликом чега је погинуло око 850 људи. До несреће је дошло када је ветар однео прамац брода након чега је вода испунила

<sup>45</sup> „Бродови су исти ка’ и људи - злу мору дају живот свој“, *Барске новине*, бр. 159, 1. новембар 1999, 8.

<sup>46</sup> Вујовић, Г.(ордана), „Тужан крај легендарног ‘Свеца’“, *Побједа*, бр. 12152, 12. октобар 1999, 5.

<sup>47</sup> „Burmeister & Wain“, у: *Wikipedia*, [http://en.wikipedia.org/wiki/MAN\\_B%26W\\_Diesel](http://en.wikipedia.org/wiki/MAN_B%26W_Diesel) (14.02.2007.)

гаражу.<sup>48</sup> Низ несрећа, закључно са овом, прозороковале су промену многих прописа у погледу сигурности бродова.<sup>49</sup> По новим прописима, сваки Ро-Ро<sup>50</sup> брод морао је да има сигурносни хидраулични визир који би онемогућавао води да уђе у гаражу. Такав визир би омогућавао стабилност броду чак и када он остане без прамца. Уз то, прописи су налагали уградњу видео надзора и сензора у гаражи, како би се и на тај начин спречиле могуће несреће усред улажење воде.

„Свети Стефан“, осим рампе, није имао никакву препреку у случају да остане без прамца. Уградња визира је била немогућа, што је оствљало једино могућност да се прамцак тотално завари. Ова варијанта није била исплатива зато што се на тај начин онемогућавао улаз аутомобила, те би био укинут један од извора прихода брода. Сензори и видео надзор, који су били предвиђени прописима, коштали би компанију преко 100000 долара.

Ово је један од разлога због којег је „Светац“ завршио са пловидбом. И поред бројних могућности, „Прекоокеанска пловидба“ није успела да прода брод. Своју немарност су показали када су се просто отарасили свог симбола како не би потонуо у акваторијуму луке и тиме направио многе трошкове услед такве ситуације.<sup>51</sup>

Неколико експоната старог брода, међу којима је и кормило, чува се у згради „Путничког терминала“ луке у Бару у којој се налази и „Барска пловидба“.<sup>52</sup> Своју неспособност барска компанија је показала када ни након апела јавности није успела да сачува сидро.<sup>53</sup> Наиме, железарци су за сидро тражили неколико хиљада марака. Цена је била установљена тако што је сидро измерено и цена те масе је требала да буде одбијена од цене читавог брода.

За своју компанију никад није донео велики профит, али је послужио као добра реклама. На великом броју путоказа у Бару поред путоказа за луку стоји његова скица. Апликације брода се налазе на сувенирима са ознаком „Поздрав са

<sup>48</sup> „M/S Estonia“, *Wikipedia*, [http://en.wikipedia.org/wiki/MS\\_Estonia](http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Estonia) (14.02.2007).

<sup>49</sup> „Bow door failures and incidents“, *Web and wire*, [/www.webandwire.com/chapt11.html](http://www.webandwire.com/chapt11.html) (14.02.2007).

<sup>50</sup> Roll on/roll off или скраћено Ро-Ро бродови су конструисани за превоз котрљајућих терета (нпр. аутомобили). Ови бродови имају уграђене унутрашње рампе које допуштају да се терет „котрља“ у и ван брода док је брод у луци. Супротни су им Ло-Ло бродови (lift on/lift off).

<sup>51</sup> Саво Марковић, директор правне службе барске компаније, јавно је рекао да у компанији владају лоши међуљудски односи и да компанија има кадровских проблема. (Вујовић, Гордана; Бобичић, Стојанка, „S.O.S.“, *Побједа*, бр. 12157, 17. октобар 1999, 9.) Ово јавно признање Марковића је само доказ тврдњи да је „Прекоокеанска пловидба“ током свог постојања имала више среће него памети.

<sup>52</sup> То је наследница „Прекоокеанске пловидбе“. Током 1963. године у периоду између спровођења одлуке о централизацији и прилагођавања ситуацији насталој услед кубанске кризе „Прекоокеанска пловидба“ се регистровала за малу обалну пловидбу под именом „Барска пловидба“. Ове се регистрација међутим сторнирала у фебруару 1963. године. (Дабановић, *Izvještaj...*) Оно што је битно јесте да је нова „Барска пловидба“ (ћерка „Прекоокеанске пловидбе“) преузела све раднике и послове бившег предузећа, али није преузела ни један брод, плашећи се да тиме не преузме и дугове. Иако је „Прекоокеанска пловидба“ у великим дуговима и постоји само на папиру, није ушла ни у стечај. Уколико је тачно да „Прекоокеанска пловидба“ никад није ни желела да врати кредитне савезној влади, а да је „Барска пловидба“ од почетка планирана само као параван за ове радње, онда не чуди што је „Светац“ био толико запустен. Једноставно „Прекоокеанска пловидба“ га није могла адекватно упослити, а „Барска пловидба“ га није желела преузети. У прилог овоме иде и изјава бившег министра саобраћаја Јусуфа Каламперовића да влада Црне Горе сматра нереалним дуговања према савезним органима. (Бобичић, Стојанка, „Традиција се наставља“, *Побједа*, бр. 1264, 24. октобар 1999, 7.)

<sup>53</sup> „Умјесто No comment“, *Барске новине*, бр. 160, 24. новембар 1999, 5.

црногорског приморја“. Његове фотографије налазе се и на великом броју разгледница и брошура које су Бар представљале као центар јужног Јадрана.<sup>54</sup>

Испраћај брода приређен је у Барију. Организован је пријем за посаду, лучке власти, Морфинијеву агенцију „Морфимаре“...<sup>55</sup> На последњем упловљавању у Бар „Светац“ је искрцао само 17 путника и 2 аутомобила.<sup>56</sup>

Многи су од „Свеца“ живели. Због тога је стекао надимак „сиротињска мајка“. Скоро тридесет година пловио је између две обале Јадрана без најмањег инцидента, а притом је често помагао бродоломницима на пучини, па су га прозвали и бродом добре наде. У време великих нафтних криза приходи од „Свеца“ обезбеђивали су плате читавом предузећу. У сезони је сваког четвртка пловио и на чартер линији до Дубровника, где је на првој тури превезао 1200 путника. Превозио је овце и машине за Либију, коње за Италију... У више наврата пловио је до Египта, Сирије и Грчке. За потребе Југословенске народне армије двадесетак пута је превозио тенкове 1991. године. На њему су прослављане матурске вечери и Нове године. Телевизија Црне Горе је на њему снимала своје забавне програме. Угостио је кубанског председника др Освалда Дортикоса 1978. године. Почетком осамдесетих година угостио је и совјетску делегацију на чијем челу је био потпредседник владе Тихонов.<sup>57</sup> Од југословенских званичника, гости су били: Стане Доланц, Џемал Биједић, и други.



*Фотографија 5. Једно од пристајања у „Луку Бар“ осамдесетих година*

<sup>54</sup> Видети прилог број 8.

<sup>55</sup> Ј.(анковић), Д.(убравка), „Задња пловидба „Свеца““, *Побједа*, бр. 11167, 15. јануар 1997, 1.

<sup>56</sup> Јанковић, Д.(убравка), „Новости из Бара“, *Побједа*, бр. 11168, 16. јануар 1997, 9.

<sup>57</sup> Петрић, Радомир, „Светац“ у друштву успомена (2)’, *Барске новине*, бр. 156, 1. август 1999, 20.

„Светац“ је на линији Бар–Бари превезао нешто више од милион путника и 120000 возила. Овакав резултат постигао је само зато што осим њега није било других бродова овој линији, али и због свог „привредног“ карактера.<sup>58</sup>

Резање је почело 20. октобра 1999. године. Резање су извршили радници „Промонта“. У интервјуу „Побједи“ описали су стање које су затекли на броду: „Давно је овај брод требало резати. На многим мјестима жељезо је потпуно корозирало, по негдје је крпљен цементом. Било је изгледа важно да што дуже плови. Најприје смо са брода скинули све што се могло искористити: неметалне дјелове, опрему из салона, ресторана, кабина... Први 'рез' данас је направио Драган Вујичић и то по дну јарбола. На реду је димњак и тако до последње плоче на газу, који и није тако дубок, па се може повјеровати да је он био намијењен ријечној пловидби. Али, сад му је свеједно, биће претворен у шарафе или шине.“<sup>59</sup> Било је предвиђено да се брод исече за 40 дана. Никшићка железара добила је прерадом овог ферибота 1200 тона старог гвожђа што је било довољно за вишедневни рад.<sup>60</sup>

Два нова путничка брода „Барске пловидбе“ носе име свог предходника.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> „Светац“ је више деценија пловиио на једној од ретких линија између Италије и Југославије, а „Прекоокеанска пловидба“ је увек вешто користила своје везе при Извршном већу и влади Црне Горе како би онемогућила страним компанијама да се повежу са Баром.

<sup>59</sup> Лабовић, М. (илутин), „Последња 'Свечева' пловидба“, *Побједа*, бр. 12165, 25. октобар 1999, 6.

<sup>60</sup> Л. (абовић), М. (илутин), „'Светац' креће за Никшић“, *Побједа*, бр. 12161, 21. октобар 1999, 1.

<sup>61</sup> „Свети Стефан“ и „Свети Стефан II“. „Прекоокеанска пловидба“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/prekookeanska\\_plovidba.htm](http://www.faktaomfartyg.com/prekookeanska_plovidba.htm) (13.09.2006).

## Литература и извори:

1. Dabanović, Andrija, *Izveštaj povodom 15 godina rada Prekookeanske plovidbe*, Bar 1976.
2. Knežević, Dragoljub, *Izveštaj povodom 30 godina rada Prekookeanske plovidbe*, Bar 1991.
3. Simonović, Budo, „Nema više broda dobre nade“, *Ilustrovana politika*, бр. 2129, 6. новембар 1999, [www.politika.co.yu/ilustro/2129/5.htm](http://www.politika.co.yu/ilustro/2129/5.htm) (9.07.2006.).
4. „M/S Djursland“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/djursland\\_1958.htm](http://www.faktaomfartyg.com/djursland_1958.htm) (9.07.2006.).
5. „Motorfærgeren Djursland“, *Færgenjournalen*, <http://www.færgenjournalen.dk/gre-xun/Djursland1958.htm> (9.07.2006.).
6. „M/F Djursland“, *Kwamosgaard* [www.kwamosgaard.dk/ferries/mfdjursland\\_1958.htm](http://www.kwamosgaard.dk/ferries/mfdjursland_1958.htm) (9.07.2006.).
7. „Jadrolinija“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm](http://www.faktaomfartyg.com/jadrolinija.htm) (13.09.2006.).
8. „Prekookeanska plovidba“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/prekookeanska\\_plovidba.htm](http://www.faktaomfartyg.com/prekookeanska_plovidba.htm) (13.09.2006.).
9. „Grenaa-hundested feargefart“, *Faktaomfartyg*, [www.faktaomfartyg.com/grenaa\\_hundested.htm](http://www.faktaomfartyg.com/grenaa_hundested.htm) (13.09.2006.).
10. Bulatović, Momir, *Pravila ćutanja*, Zograf, Niš 2005.
11. Ј(анковић), Д.(убравка), „Задња пловидба „Свеца““, *Побједа*, бр. 11167, 15. јануар 1997, 1.
12. Јанковић, Д.(убравка), „Новости из Бара“, *Побједа*, бр. 11168, 16. јануар 1997, 9.
13. Вујовић, Гордана, „Легендарни ветеран“, *Побједа*, бр. 11171, 19. јануар 1997, 13.
14. Вујовић, Г.(ордана), „Тужан крај легендарног ‘Свеца’“, *Побједа*, бр. 12152, 12. октобар 1999, 5.
15. Вујовић, Гордана; Бобичић, Стојанка, „S.O.S.“, *Побједа*, бр. 12157, 17. октобар 1999, 9.
16. Ј.(абовић), М.(илутин), „’Светац’ креће за Никшић“, *Побједа*, бр. 12161, 21.октобар 1999, 1.
17. Бобичић, Стојанка, „Традиција се наставља“, *Побједа*, бр. 1264, 24. октобар 1999, 7.
18. Лабовић, М.(илутин), „Посљедња ‘Свечева’ пловидба“, *Побједа*, бр. 12165, 25. октобар 1999, 6.
19. Вујовић, Г.(ордана), „Хотел који плови“, *Барске новине*, бр. 146, 1. јул 1997, 11.
20. Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (1)“, *Барске новине*, бр. 155, 1. јул 1999, 16-17.
21. Петрић, Радомир, „’Светац’ у друштву успомена (2)“, *Барске новине*, бр. 156, 1. август 1999, 20.
22. „’Бродови су исти ка’ и људи - злу мору дају живот свој““, *Барске новине*, бр. 159, 1. новембар 1999, 8.
23. „Умјесто No comment“, *Барске новине*, бр. 160, 24. новембар 1999, 5.
24. „Burmeister & Wain“, *Wikipedia*, [http://en.wikipedia.org/wiki/MAN\\_B%26W\\_Diesel](http://en.wikipedia.org/wiki/MAN_B%26W_Diesel) (14.02.2007.).
25. „M/S Estonia“ у: *Wikipedia*, [http://en.wikipedia.org/wiki/MS\\_Estonia](http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Estonia) (14.02.2007.).



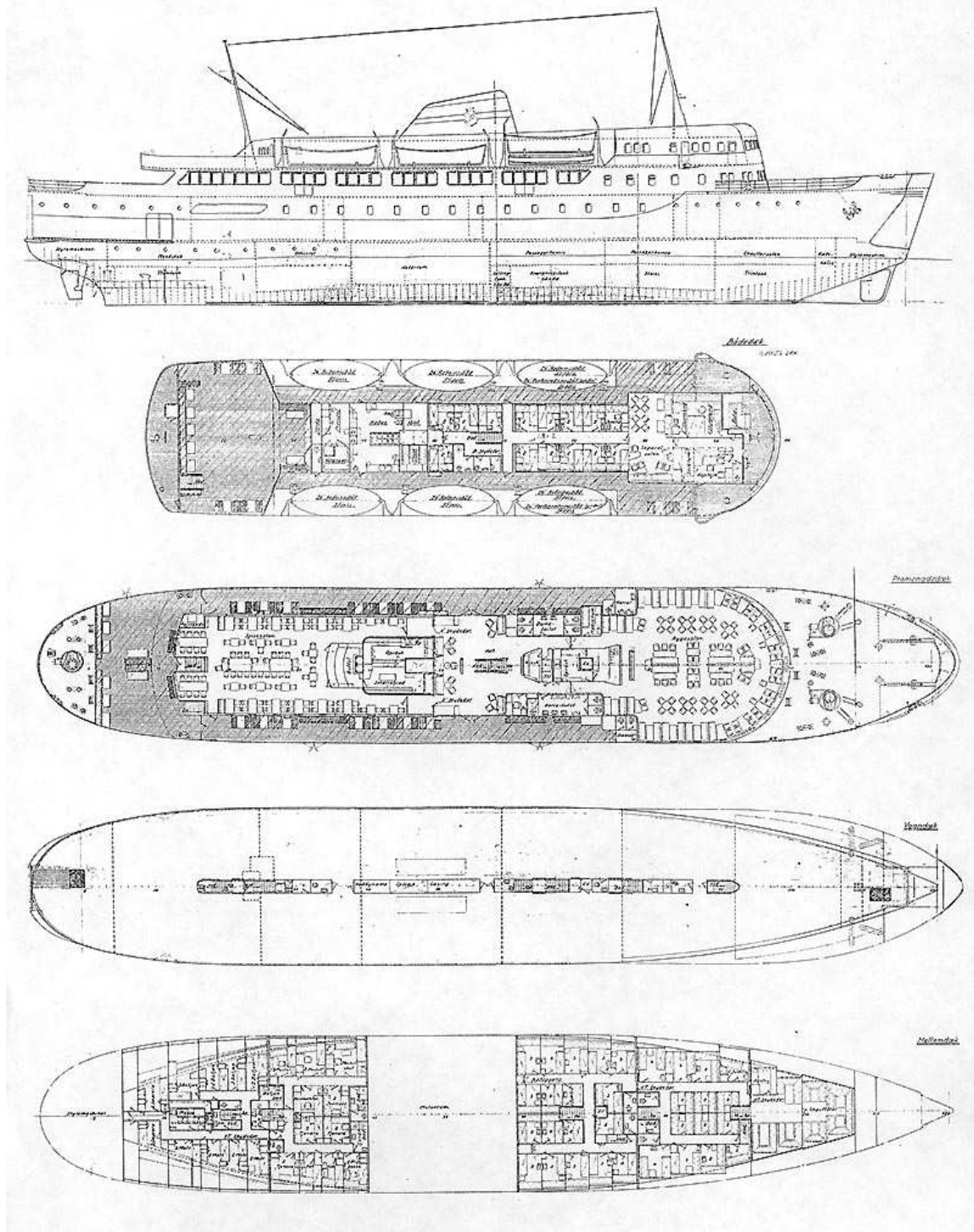
26. „Bow door failures and incidents”, *Web and wire*, [www.webandwire.com/chapt11.html](http://www.webandwire.com/chapt11.html) (14.02.2007.).
27. Gregović, Savo, „Potonuo i poslednji brod“, *Večernje novosti*, 29. septembar 2003, [www.novosti.co.yu/code/navigate.php?Id=4&status=jedna&vest=56334&datum=2006-11-10](http://www.novosti.co.yu/code/navigate.php?Id=4&status=jedna&vest=56334&datum=2006-11-10) (14.02.2007.).
28. Ivanović, Željko, Redžić, Nebojša, „Sa trajektne linije Bar – Bari: BALKAN EKSPRES“, *AIM Podgorica*, 16. decembar 1994, <http://www.aimpress.ch/dyn/pubs/archive/data/199412/41216-002-pubs-pod.htm> (14.02.2007.).
29. Brajović, Velizar, „UN Sanctions, Sailors“, *Vreme News Digest Agency*, br. 146, 11. jul 1994, [http://www.scc.rutgers.edu/serbian\\_digest/146/t146-1.htm](http://www.scc.rutgers.edu/serbian_digest/146/t146-1.htm) (14.02.2007.).

## Прилози



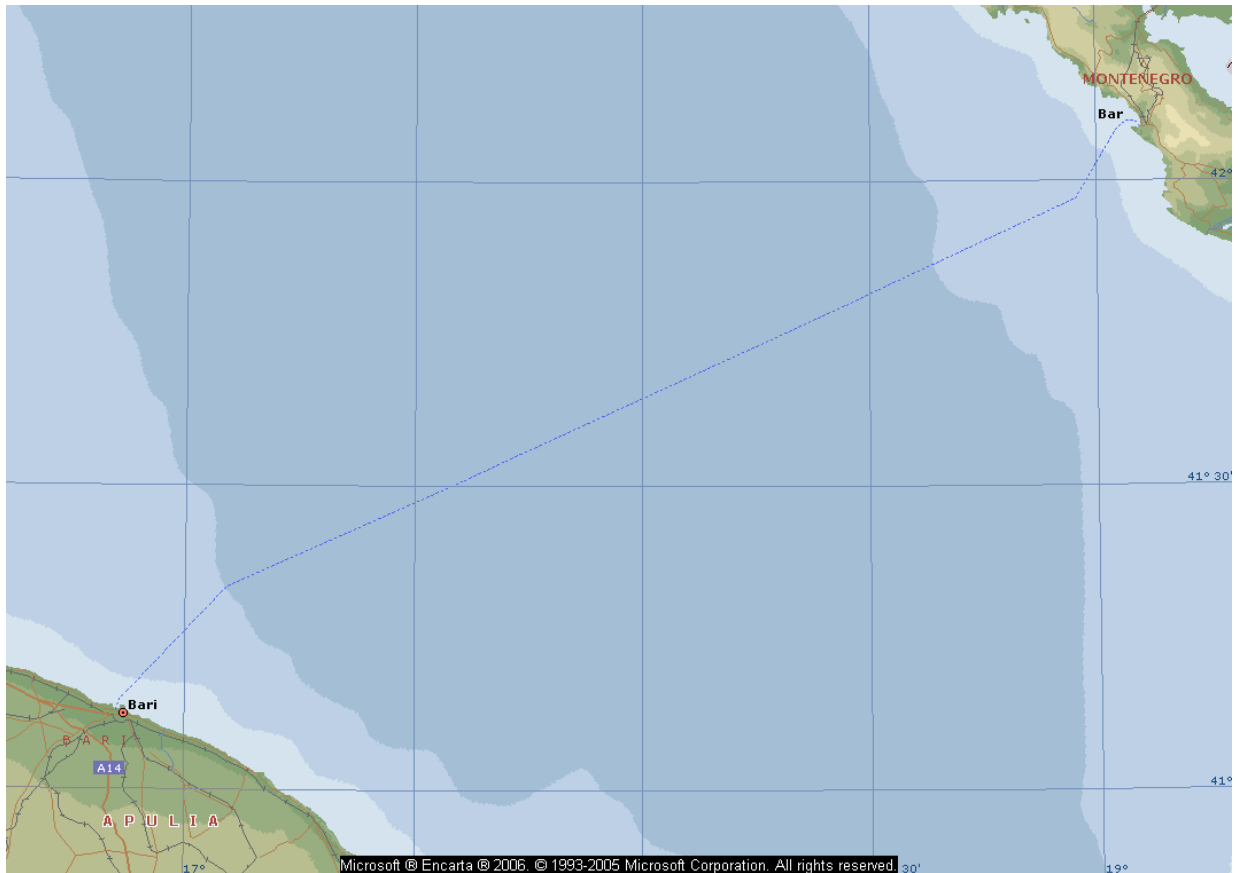
Прилог број 1. Трајектна линија Грена–Хундештат<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Прилози: 1, 3 и 6 преузети су из „Енкарте“.



Прилог број 2. План брода.<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Прилог 2 преузет са „Факта ом фартиг“.



Прилог број 3. Трајектна линија Бар–Бари

Година и земља изградње		Име брода	Власник или оператер брода	Капацитет путника и возила		Дужина	Брзина <sup>64</sup>
1956	Југославија	Југославија	Јадролинија, Ријека (1956-1976)	700	/	90 m	18
1957	Југославија	Јадран	Јадролинија, Ријека (1957-197?)	1200	/	90 m	18
1958	Југославија	Јединство	Јадролинија, Ријека (1958-1978)	760	/	90 m	16
1958	Данска	Св. Стефан	Прекоокеанска пловидба, Бар (1965-2000)	1100	100	81 m	16
1963	Немачка	Славија	Јадролинија, Ријека (1976-1998)	1000	100	88 m	17
1965	Немачка	Илирија	Јадролинија, Ријека (1971-1997)	900	75	80 m	17
1965	Холандија	Либурнија	Јадролинија, Ријека (1965-)	700	110	89 m	15
1966	Данска	Балканија	Јадролинија, Ријека (1981-1992)	800	135	93 m	19
1971	Немачка	Његош	Прекоокеанска пловидба, Бар (1981-1987)	1600	300	118 m	20
1973	Француска	Марко Поло	Јадролинија, Ријека (1988-1992)	1500	270	128 m	19

Прилог број 4. Табела највећих путничких бродова у Југославији у периоду од 1945. до 1992. године.

<sup>64</sup> Брзина у чворовима на сат.

## KATEGORIJE PLOVIDBE POMORSKIH BRODOVA

U ovom prikazu na više mjesta govorili smo o kategorijama plovidbe pomorskih brodova, pa radi jasnoće ovdje navodimo bliži opis.

Pomorski brod, zavisno od svoje veličine, konstrukcije, uređaja i opreme i drugih tehničkih karakteristika, može ploviti u granicama jedne od kategorija plovidbe, što se određuje propisima države, čiju zastavu brod vije.

I Kategorija plovidbe JADRANSKIM MOREM, plovidba Jadranskim morem, do linije koja spaja rt Santa Marija de Leuka sa rtom Kefali na ostrvu Krfu i rtom Skala u Albaniji.

II Kategorija OBALNE PLOVIDBE, plovidba Jadranskim morem, dijelom Jonskog mora, ograničeno prema Zapadu do rta Santa Marija de Leuka, a prema istoku do rta Katakolon, uključujući zalive Patraski, Korintski s kanalom i Atinski do linije koja spaja rtove Kolona i Skili.

III Kategorija VELIKE OBALNE PLOVIDBE, plovidba morima koja se nalaze između Gibraltarskog, Babel Mandepskog tjesnaca, i to između linije koja spaja luku Kadiz i luku Kazablanka i meridijana koji prolazi lukom Aden, uključujući Crno i Azovsko more.

IV Kategorija DUGE PLOVIDBE obuhvata plovidbu svim morima i vodama koje su pristupačne sa mora.

*Прилог број 5. Категорије пловидбе поморских бродова.<sup>65</sup>*

<sup>65</sup> Прилог 5 преузет из извештаја „Прекокеанске пловидбе“.



Прилог број 6. Трајектна линија Бар–Бари–Игуменица.

Реализација недавно потписаног уговора о сарадњи између Луке Бар и италијанске државне бродске компаније „Адриатика“ из Венеције, почела је 13. јуна, а нове бродске линије званично су отворене дан касније. Наиме, тог дана луксузни ферибот „Сан Савино“ се вратио у барску луку, нешто послје осам часова. Дочекали су га представници републичке Владе, италијански конзул, представници великих предузећа, генералног заступника „Адриатике“ италијанске, црногорске компаније „Меркур“, као и представници бројних агенција, лучких власти, царине...

На свечаности, која је организована поводом успостављања нових бродских линија између Бара и Барија и, послје дужег времена између Бара и Анконе, госте је први поздравно господин Франко Луис, комерцијални директор компаније „Адриатика“. Изражавајући задовољство што је италијанска влада најзад дала сагласност на захтјев из фебруара прошле године и одобрила овај посао, он је рекао да ће нова линија сигурно бити веома корисна за све партнере, а прије свега за кориснике услуга „Адриатикиних“ бродова. Препорука за једну од највећих и најугледнијих италијанских бродских компанија сажета је у чињеници да она послује као приватна фирма, а дио је велике асоцијације у коју је уложен јавни капитал. Један од акционара је и италијанско Министарство финансија. „Адриатика“ има 16 изузетно квалитетних и луксузних бродова, који саобраћају до грчких, албанских, хрватских, а сада и југословенских лука, као и дуж читаве италијанске обале.

Мада се цијене неће битно разликовати од оних за фериботе других компанија, који



„Сан Савино“ ујловљава у барску луку

## НОВЕ БРОДСКЕ ЛИНИЈЕ ИЗМЕЂУ БАРА И ИТАЛИЈАНСКЕ ОБАЛЕ

# Хотел који плови

*На свечаности која је 13. јуна организована на луксузном фериботу, госте је поздравно комерцијални директор италијанске компаније „Адриатика“ Франко Луис, а линије је званично отворио министар за саобраћај и поморство Андрија Перишић. „Сан Савино“ ће из Бара у Бари испловљавати четвртом и петком у 12 часова, а према Анкони недељом у исто вријеме*



Луксузни ферибој уз обалу

плове на истој линији, оне нијесу нешто на чему представници „Адриатике“ заснивају највећа очекивања од овог посла. Прије свега, господин Луис је нагласио три основне карактеристике: сигурност, комфор и тачност. У све то ће се увјерити путници који буду путовали „Сан Савино“, али и неким другим бродом који ће се током љета смјешивати на овим линијама — нагласио је Франко Луис, напоменувши да је отварање ових бродских линија значајан комерцијални, али и шири потез.

Важно је истаћи да је заступник „Адриатике“, приватна компанија „Меркур“, што је најбоља гаранција да ће заједнички посао бити успјешан и квалитетан — рекао је, званично отварајући нове бродске линије, министар за саобраћај и поморство Андрија Перишић. Изражавајући захвалност компанији „Адриатика“ и италијанској влади, генерални директор Луке Петрашин Касалица такође је изразио наду да ће посао, који наставља традиционалну сарадњу сусједа са двије обале Јадрана, дати добре резултате.

Иначе, „Сан Савино“ је заиста изузетан ферибот који није случајно најављен као један од најсавременијих бродова ове врсте који тренутно плове Јадраном. Може да прими 1.100 путника, а располаже са 350 лежајева у кабинама и више од 300 мјеста за возила, бројним салонима, ресторанима, продавницама, отвореним базеном. Такође, генерални заступник „Меркур“ најављује да ће компанија „Адриатика“ за своје путнике обезбиједити изузетну удобност и забаву, а ексклузивност је оно што их издваја од досадашње понуде на истим линијама. Ферибот „Сан Савино“ ће из Бара у Бари испловљавати четвртом и петком у 12 часова, а према Анкони недељом у исто вријеме.

Г. Вујковић

<sup>66</sup> Прилог 7 преузет из „Барских новина“.