

Povijest putničkih brodova na Jadranu

Jurić, Toni

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:119746>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-19**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

TONI JURIĆ

POVIJEST PUTNIČKIH BRODOVA NA
JADRANU

SPLIT, 2019.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

POMORSKE TEHNOLOGIJE JAHTE I MARINE

POVIJEST PUTNIČKIH BRODOVA NA
JADRANU

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

dipl.ing. Zoran Mikelić

STUDENT:

Toni Jurić, 0171256058

SPLIT, 2019.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. OPĆENITO O PUTNIČKIM BRODOVIMA	2
2.1. Putnički brodovi.....	2
2.2. Osnovni tipovi putničkih brodova.....	2
2.2.1. Prekooceanski brod.....	2
2.2.2. Brod za krstarenje.....	3
2.2.3. Trajekt.....	4
2.2.4. Obalni brod.....	4
3. JADRANSKO MORE.....	6
4. POČECI PLOVIDBE PUTNIČKIH BRODOVA NA JADRANU	9
4.1. Brodovi hrvatske povijesti	10
4.1.1. Dubrovačka karaka	10
4.1.2. Omiška strijela	11
4.1.3. Neretvanska lađa.....	12
4.1.4. Gajeta falkuša.....	12
4.1.5. Bracera	13
4.1.6. Dubrovačka nava	15
4.2. Razdoblje od početka XIX do početka XX stoljeća	16
4.3. Doba motornih brodova	17
4.4. Jadrolinija.....	19
4.4.1. Od osnutka Jadrolinije do drugog svjetskog rata.....	20
4.4.2. Drugi svjetski rat.....	20
4.5. Novije doba putničkih brodova	21
5. ZAKLJUČAK	22
POPIS LITERATURE	23
POPIS SLIKA.....	24

SADRŽAJ

Tema završnog rada je povijest putničkih brodova na Jadranu. Putnički brodovi su brodovi namijenjeni za prijevoz više od 12 putnika. Postoji više vrsta tih putničkih brodova (prekooceanski brod, brod za krstarenje, trajekt, kruzer..). Sve je započeto još početkom 19. stoljeća kada su se malobrojni putnici prevozili teretnim jedrenjacima, a danas jedan kruzer preveze 5-6 tisuća putnika. Brodovi, odnosno vlasnici brodova moraju biti svjesni svoje odgovornosti jer prevoze putnike, odnosno ljudske živote, te sigurnost tu mora biti na prvom mjestu. Moraju zadovoljiti sve potrebne kriterije iz sigurnosti, te pružiti putnicima komfor da mogu udobno i nesmetano putovati.

Ključne riječi: brod, Jadran, putnici, razvoj

ABSTRACT

The aim of the final paper is to give a short history of the passenger ships in the Adriatic. Passenger ships are ships designed to carry more than 12 passengers. There are several types of passenger ships (transmarine ships, cruise ship, ferry, cruiser...). It all started back in the early 19th century when passengers were transported by cargo ships. Today one cruiser carries 5 to 6 thousand passengers. Ships, or ship owners, must be aware of their responsibility as they transport passengers or human lives, and safety must be paramount there. They must meet all the necessary safety criteria and provide passengers with comfort so that they can travel comfortably and smoothly.

Key words: ship, Adriatic, passengers, development

1.UVOD

Tema rada je povijest putničkih brodova na Jadranu. Putnički brodovi su brodovi namijenjeni za prijevoz više od 12 putnika. Sve do početka XIX. st. pomorski se putnički prijevoz odvijao teretnim jedrenjacima u slobodnoj obalnoj plovidbi. Ti su brodovi, bez odgovarajućega smještajnog prostora, prevozili malobrojne putnike, kadšto i na višednevnim putovanjima. Velika se pažnja u novije vrijeme posvećuje uređenju interijera broda, koji stvara osjećaj ugone za vrijeme putovanja, te čekaonicama i mjestima koje služe za zabavu i razonodu. U skladu s navedenim predmetom rada cilj je teorijski prikazati i definirati razvoj putničkih brodova na Jadranu kroz povijest do danas.

Kako bi se što kvalitetnije prikazao predmet rada, te u svrhu provođenja što kvalitetnije analize, te u skladu s postavljenim ciljevima koristit će se metode analize, metoda sinteze, metoda klasifikacije, metoda komparacije, metoda indukcije i metoda dedukcije. Metoda sinteze i analize će se koristiti radi definiranja osnovnih pojmova, kao i njihovog raščlanjivanja. Metoda indukcije i metoda dedukcije radi donošenja zaključaka i tvrdnji, te metoda kompilacije radi postavljanja već dokazanih zaključaka drugih autora.

Rad se sastoji od četiri dijela. U prvom dijelu rada koji je uvod, prikazati će se predmet rada, cilj te metode koje su se koristile pri izradi rada. U uvodu će se prikazati i struktura rada. U drugom dijelu se govori općenito o putničkim brodovima, vrstama putničkih brodova te Jadranu. U trećem dijelu rada detaljno se opisuje povijest putničkih brodova, odnosno počeci njihove plovidbe. U četvrtom, odnosno zadnjem dijelu, sažeto su prikazani zaključci i mišljenje na cjelokupan rad.

2. OPĆENITO O PUTNIČKIM BRODOVIMA

2.1. Putnički brodovi

Putnički brodovi su brodovi namijenjeni za prijevoz više od 12 putnika. Podliježe strogim odredbama o sigurnosti, tj. stabilitetu, poprečnim i uzdužnim vodonepropusnim pregradama, protupožarnim pregradama i palubama, protupožarnoj opremi, sigurnosti pogona, radiotelegrafskoj i radiotelefonskoj službi i opremi te sredstvima za spašavanje. [1]

2.2. Osnovni tipovi putničkih brodova

2.2.1. Prekooceanski brod

Prekooceanski brod, namijenjen prijevozu putnika između udaljenih kontinenata. Prekooceanski brodovi obavljali su međukontinentalni putnički promet većinu 19. i 20. stoljeća. Od 1960-tih nagli razvoj zračnog prometa označava kraj najintenzivnijeg oceanskog putničkog prometa, te je tada većina povučena ili preusmjerena u krstarenja. Putovanja velikim oceanskim brodovima ipak su sačuvala manji segment tržišta za putnike koji let avionom smatraju stresnim ili neudobnim ili prekooceansku plovidbu doživljavaju kao turističku atrakciju. [2]



Slika 1. RMS Sylvania

Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Sylvania

2.2.2. Brod za krstarenje

Brod za krstarenje putnički je brod, čija namjena nije prijevoz osoba od jedne do druge luke odredišta, nego je namijenjen za uživanje u putovanju i sadržajima na brodu (krstarenje). Brod za krstarenje pristaje na svojem putu u lukama nekoliko zanimljivih turističkih destinacija u određenom razdoblju. Danas je krstarenje postalo značajnim dijelom turističke industrije. Brodovi za krstarenje mogu se klasificirati na temelju područja njihove namjene na morska i riječna plovila. Postoje različiti načini za kategoriziranje plovila. Dije se prema veličini, poslovnim modelu i uobičajenim načinu života gostiju. Ovisno o interesima, starosnoj dobi i financijskim mogućnostima gostiju brodovi mogu biti namijenjeni za luksuzni ugođaj, avanture, obrazovanje, kulturu, zabavu, športske aktivnosti, wellness ili rekreaciju. Veličina broda, oprema i posada na brodu je prilagođena ciljnoj skupini turista.[3]



Slika 2. Kruzer

Izvor: <https://www.nezavisne.com/zivot-stil/putovanje/Zavirite-u-najveci-kruzer-na-planeti/482322>

2.2.3. Trajekt

Trajekt ili feribot je naziv za putnički, odnosno teretni brod specijaliziran za redovni prijevoz putnika i robe na kraćim relacijama. Veći trajekti su u pravilu sposobni prevoziti putnička vozila i kamione, a neki su sagrađeni tako da prevoze željezničke vagone. Prvi trajekt u Hrvatskoj zvao se Bodulka. Od 1959. je plovio na liniji kopno-otok Krk, godine 1979. je umirovljen, a danas plovi pod imenom Rovinjka.[4]



Slika 3. Trajekt Liburnija

Izvor:

https://hr.wikipedia.org/wiki/Trajekt#/media/Datoteka:Jadrolinija_ferry,_Kor%C4%8Dula.jpg

2.2.4. Obalni brod

Među putničke brodove ubrajaju se i obalni brodovi, što je naziv za čitav niz manjih vrsta brodova kojima je zajednička karakteristika plovidba i prijevoz putnika u obalnim krajevima, manjim zatvorenim morima, kraj većih lučkih gradova ili izletnički brodovi za jednodnevna putovanja. Obalni brodovi obavljaju obalnu plovidbu koja u užem smislu, premda može obuhvaćati i međunarodne rute, označuje promet plovidbom između luka jednog političko-carinskog područja. Dije se na putničke brodove velike obalne plovidbe

(velike kabotaže) od 2000 do 10 000 brt, i male obalne plovidbe (male kabotaže) do 2000 brt. Nekad tradicionalnih dizajna, željeznog ili drvenog trupa s parnim ili motornim pogonom, u novije doba obalne brodove karakterizira vrlo raznolik dizajn, materijali i pogoni, uključujući katamarane, hidroglisere, stakloplastiku za izradu trupa, i mlazni pogon.[5]



Slika 4. Obalni brod

Izvor:

https://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki_brod#/media/Datoteka:Dubravka_JL.JPG

3. JADRANSKO MORE

Jadransko more je ogranak Sredozemnog mora koje odvaja Apeninski poluotok od Balkanskog poluotoka te Apenine od Dinarskog gorja. Površina mu iznosi 138 595 km², duljina 870 km, prosječna širina 159,3 km, prosječna dubina 173 m. Jadransko more je pretežno zatvoreno more povezano s Jonskim morem i preko njega Sredozemnim morem. Granica Jadranskog i Jonskog mora su Otrantska vrata, široka 75 km između Italije i Albanije.[6]



Slika 5. Jadransko more

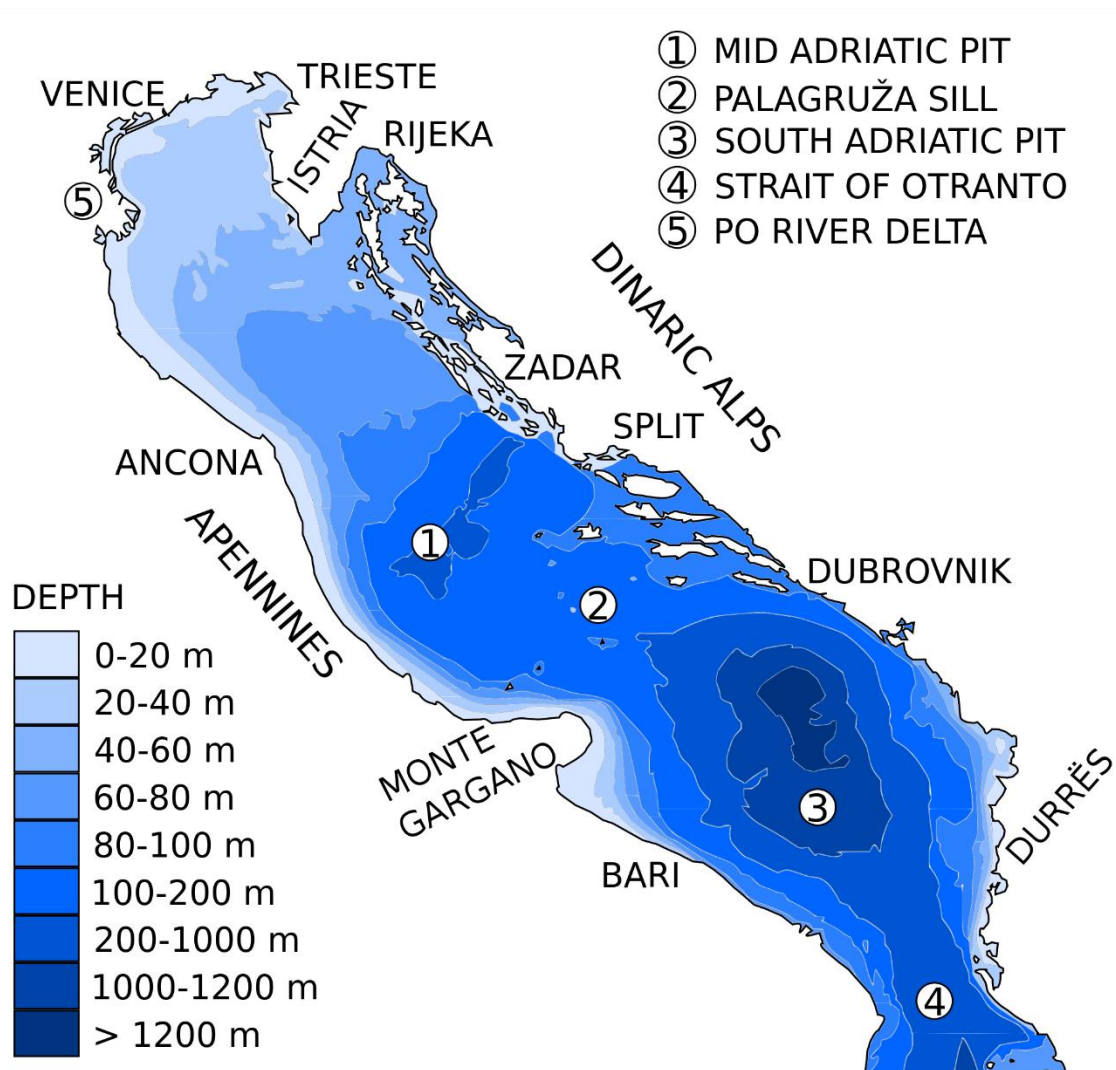
Izvor: <https://jadransko more>

Jadransko more je pretežno plitko. Sjeverno od Pule mu dubina ne prelazi 50 m, a sjeverno od Zadra 100 m – taj prostor je za vrijeme ledenog doba bio na kopnu. U južnom dijelu Jadranskog mora se nalazi udubina u kojoj dubine naglo padaju (najveća dubina je 1233 m).

Jadran je relativno toplo more – temperatura mu ne pada ispod 11 stupnjeva.. Prozirnost mu je također velika. Važno svojstvo morske vode je slanost ili salinitet kojom se iskazuje ukupna količina svih otopljenih soli u 1000g morske vode.

Istočna obala Jadranskog mora, osobito njezin hrvatski dio, izrazito je razvedena dok je zapadna (talijanska) obala mnogo ravnija. Također je istočna obala izrazito visoka – uz obalu se pružaju planine, osim u prostoru zapadne Istre, zadarskog zaleđa, dijela crnogorske obale te albanske obale. S druge strane, talijanska obala je pretežno niska. Razvedenost obale je posljedica potapanja planinskih reljefnih oblika zbog otapanja leda nakon ledenog doba (tada se je razina mora izdigla 100 m, te su vrhovi nekadašnjih planina postali otoci, a doline zaljevi i morski prolazi). Posljedica toga je da smjer pružanja otoka prati smjer pružanja planina na kopnu. To je prvi put uočeno na obali Dalmacije, te se u cijelom svijetu takav tip obale naziva dalmatinski tip obale.[7]

Jadransko je more podijeljeno u tri dijela ili geografske cjeline s obzirom na dubine i ostale karakteristike: sjeverni, srednji i južni dio. Južni je dio vezan uz Sredozemno more koje ulazi kroz Otrantska vrata i čini najdublji dio Jadrana s Južnojadranskom kotlinom vrtohlave dubine od 1233 metra. Zauzima oko 41 % ukupne površine Jadrana i prostire se do Palagruškog praga. Odavde počinje srednji dio, znatno plići, u kojem dubine ne prelaze stotinu metara, osim u Jabučkoj kotlini, u kojoj pada do dubine od 275 metara. Konačno, od spojnice Ancona – Karlobag počinje sjeverni, najplići dio, s dubinama oko 50 m i završava duboko u kopnu Europe kod Trsta i Venecije. Dubina se smanjuje prema sjeveru, a srednja vrijednost od 252 metra prilično zavarava jer sjeverno od Jabučke kotline dubine ne prelaze stotinu metara. [8]



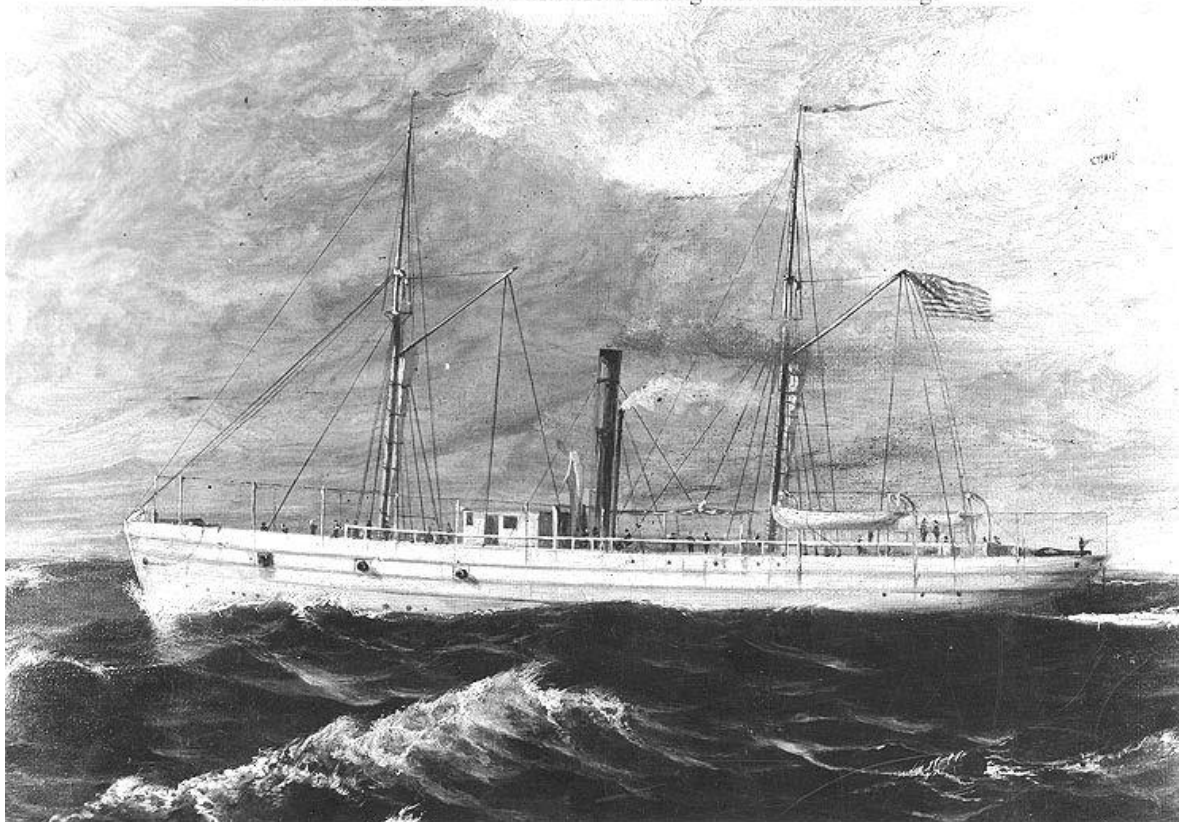
Slika 6. Dubine Jadranskog mora

Izvor: <http://www.hrhb.info/showthread.php?t=6141&page=3>

4. POČECI PLOVIDBE PUTNIČKIH BRODOVA NA JADRANU

Povijesni razvoj putničkih brodova vezan je za razvoj trgovačkih brodova. U početku, jedina podjela bila je na ratne i trgovačke brodove, te pravih putničkih brodova nije bilo. S porastom imigracije u Sjevernu Ameriku u prvoj polovici 19. stoljeća, Amerikanci grade manje brze jedrenjake za prijevoz putnika, pošte i manjih količina roba (Packet ship). Parni brod je brod pogonjen uz pomoć vodene pare. Vodena para se dobija iz kotlova na kruta ili tekuća goriva. Pogon može biti sa bočnim točkovima i lopaticama (prvobitni oblik), propelerima i turbinama. Prvi parobrodi pojavili su se u Evropi i SAD-u krajem 18. vijeka. Prvu komercijalnu upotrebu ostvario je Amerikanac Robert Fulton s putničkom parobrodom "Clermont", koji je plovio rijekom Hudson. Kao pogon je korišten, prije nego što je propeler uveden, točak s lopaticama. U početku se saobraćaj odvijao na rijekama i mirnijim vodama dok se na moru sporije uvodio. Sredinom 19. vijeka počinje upotreba parobroda i na morima.[9]

Photo # NH 55211 USS Cherokee. Painting of civil war era vintage



Slika 7. Parobrod USS Cherokee

Izvor: https://bs.wikipedia.org/wiki/Parobrod#/media/Datoteka:USS_Cherokee_1864.jpg

Pojavom željeznih parnih brodova, putnički brodovi doživljavaju prvi značajniji razvoj. Za prelazno razdoblje bitan je Great Eastern, izgrađen 1857., za svoje vrijeme pravi gorostas, s 207 m dužine i kapaciteta 4000 putnika, daleko iznad tadašnjih potreba. Daljni zamah donosi otvaranje Sueskog kanala 1870., te s putničkih brodova ubrzo nestaju jedra. Na prelazu iz 19. u 20. stoljeće, posebno izgradnjom njemačkog transatlantika Kaiser Wilhelm der Grosse, i britanskih turbinskih brodova *Lusitania* i *Mauretania* putnički brodovi počinju poprimati oblike koji ih uglavnom karakteriziraju i danas. Fascinatan razvoj nadgrađa bio je uvjetovan potrebnim prostorom za sve veće kapacitete ukrcaja putnika i raznim novitetima sa svrhom povećanja udobnosti, kao saloni, barovi, kino-dvorane, čitaonice, bazeni, sportska igrališta, plesne dvorane i prodavaonice.[10]

4.1. Brodovi hrvatske povijesti

Brodovi su od davnine imali veliki značaj za sve civilizacije svijeta, posebno u gospodarsko- trgovinskom sektoru. Služili su za prijevoz putnika, robe, a mnogi od njih su bili odgovorni za stvaranje brojnih kultura i država. I danas brodovi imaju veliku važnost za ljude, a glavna funkcija im je prijevoz robe i putnika sa jedne destinacije na drugu. Prema službenim definicijama brod je plovilo, odnosno prijevozno sredstvo čije je uloga raznolika, ovisno o ljudskim potrebama. Prvi brodovi u povijesti bili su načinjeni od debala izrađenim golim rukama dok smo danas svjedoci brojnih mega brodova i trajekata koji dnevno prevoze na tisuće putnika.

4.1.1. Dubrovačka karaka

Jedan od najznačajnijih jedrenjaka važnih za hrvatsku povijest, a ujedno i najvećih iz tog perioda je slavna Dubrovačka karaka, izgrađena u tadašnjoj Dubrovačkoj Republici. Glavna funkcija joj je bila prijevoz skupog tereta, a sam jedrenjak je dobro osiguran od raznih pirata i kriminalaca. Jedrenjak Dubrovačka karaka imao je tri jarbola, a bio je predviđen za prekoceanska putovanja. Karake su izgrađivali dubrovački majstori zlatnih ruku koji su u izradama koristili životno znanje, iskustvo, dragocjeno vrijeme i najkvalitetnije drvo.[11]



Slika 8. Dubrovačka karaka

Izvor:

<https://www.google.com/search?q=dubrova%C4%8Dka+karaka&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved>

4.1.2. Omiška strijela

Zanimljiv jedrenjak posebni je po tome što su ga izrađivali Omiški gusari koji bi svoje legendarne brodove koristili u plovidbama i borbama. Također vrlo često za naziv Omiška strijela možemo čuti i izraz brod na vesla. Njihova glavna karakteristika bio je plitki gaz koji im je omogućavao brzu pokretljivost koja je u vrijeme borbi bila vrlo važna.[12]



Slika 9. Omiška strijela

Izvor: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/>

4.1.3. Neretvanska lađa

Neretvanska lađa poznata je kao tradicionalno plovilo kojim se koristilo za plovidbu u neretvanskom području. Uglavnom su služile kao teretna prijevozna sredstva, za prijevoz životinja, poljoprivrednih proizvoda, a tek maleni postotak njih se koristilo kao osobno prijevozno sredstvo. Prema izmjerenim podacima lađe su mogle prevoziti oko tridesetak ljudi, a neke su težile i više od tri tone.



Slika 10. Neretvanska lađa

Izvor: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/>

4.1.4. Gajeta falkuša

Zanimljivi autohtoni hrvatski brod naziva se gajeta "falkuša". Za one koji nisu upoznati s terminologijom valja naglasiti da falkuša naziv za određene gajete kojom se brodica pokreće za vrijeme bonace, a sam naziv gajeta predstavlja morski ribarski čamac. Važno je napomenuti da su falkuše bile važne zbog svojih plovinih karakteristika, a isključivo su se izrađivale od borovine sa otoka Sveca. Ribari su je koristili sve do polovine 20.-og stoljeća, a najznačajnije su gajete falkuše iz Komiže.



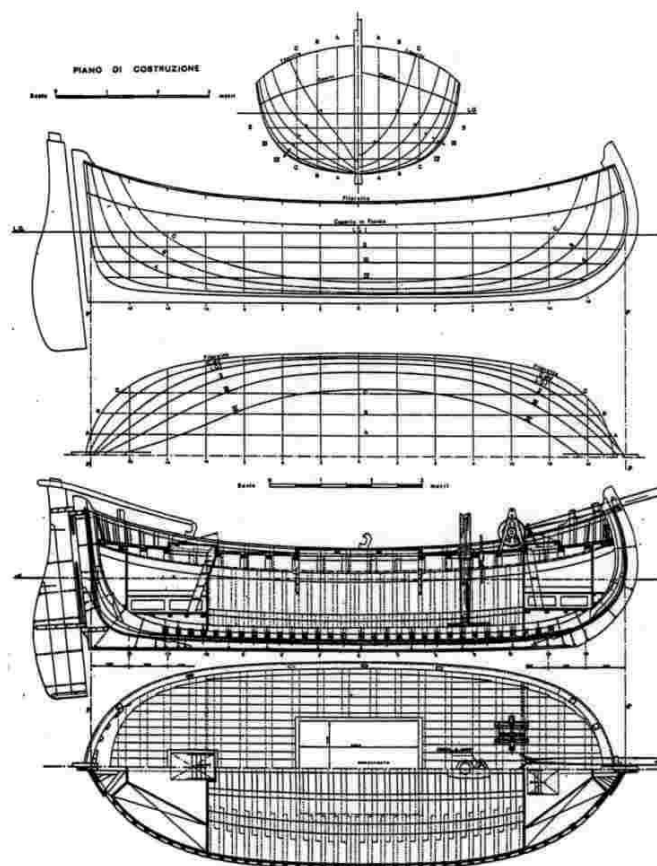
Slika 11. Gajeta falkuša

Izvor: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/>

4.1.5. Bracera

Silueta bracere, obzirom na geometrijske značajke, se ne razlikuje značajno od gajete. Snast im je slična, ali bracera na jarbolu sadrži nastavak za stijeg i vrze, a umjesto latinskoga o glavno jedro ima tri kratnice. Na kraju prve trećine duljine broda nalazi se jarbol koji je usađen u trup do kobilice. Često se radila izvedba kosnika sa jednom prečkom. Trup je oblog dna i bokova. Kormilo bracere seže i do pola metra ispod dna broda. Kao i kod gajete, kormilo služi za održavanje smjera i da prilikom snažnijeg vjetra spriječi zanošenje broda. Ako se uzmu u obzir mjere broda, bracera se ipak razlikuje od gajete. Duljina prosječnog broda je 7 do 12 metara, širina 3 do 4 metra, visina na boku 1,5 do 2 metra ali ni s najvećim opterećenjem ne gazi više od jednog metra. Veće bracere su duge od 15 do 17 metara, kapaciteta 50 do 70 tona dok su manje kapaciteta 10 do 40 tona.

Brazzera Dalmata

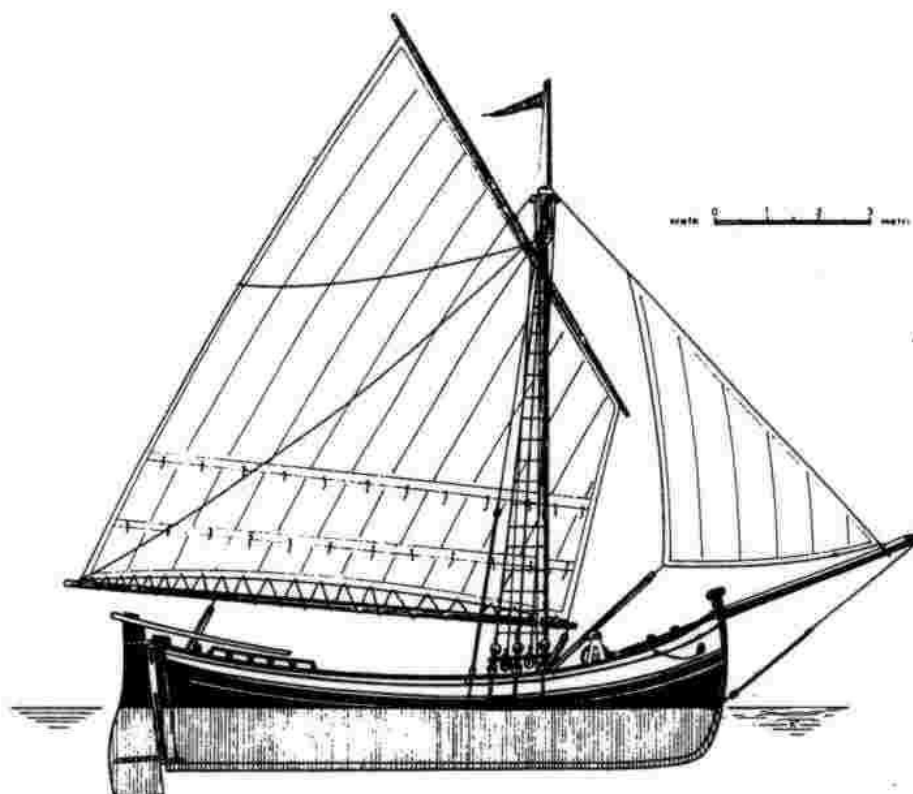


Slika 12. Hrvatska Bracera 19. i 20. stoljeća

Izvor: <http://www.pietrocrisini.com/brazzera.htm>

Na Jadranskoj obali bracera se koristila kao manji teretni jedrenjak a u kasnijim vremenima na nju su se ugrađivali brodski mehanički pogoni. Na braceri je paluba potpuno zatvorena s ogradom visokom do pola metra. Za posadu i spremanje brodske opreme i potrepština postoje manji otvori smješteni na pramcu i krmi koji vode u potpalublje.

Brazzera Dalmata



Slika 13. Bracera

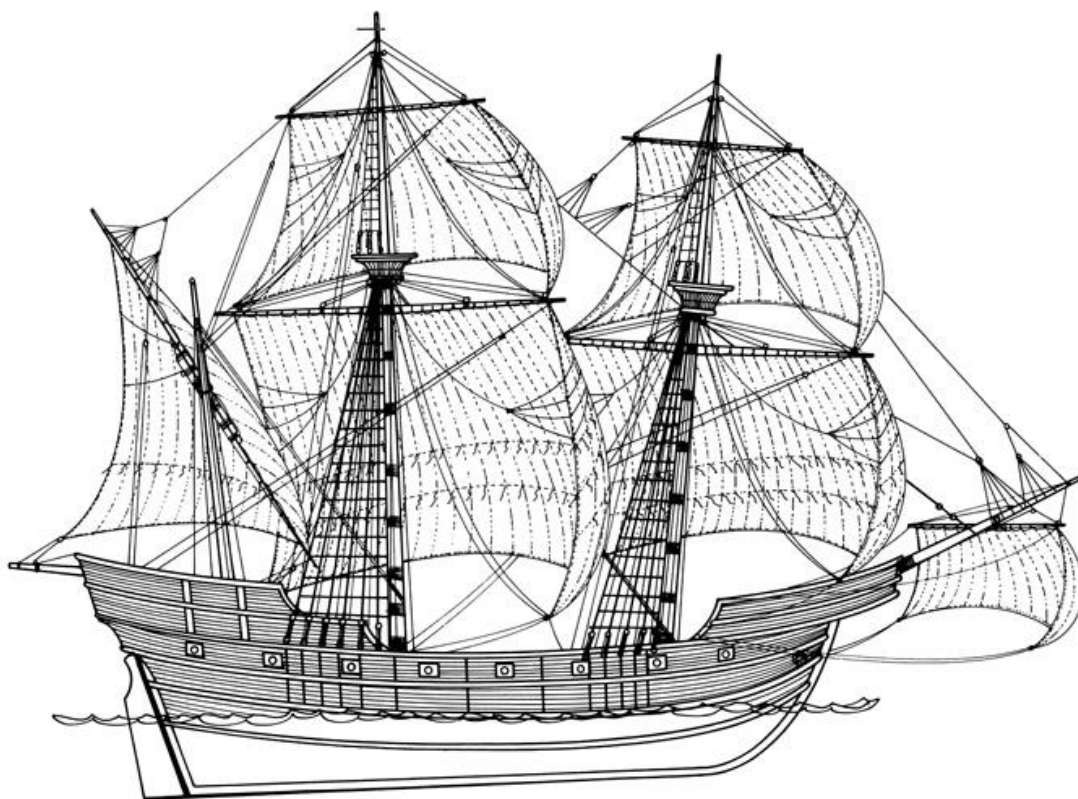
Izvor: <http://www.pietrocrisini.com/brazzera.htm>

4.1.6. Dubrovačka nava

Dubrovačke nave su se gradile od 16. do 19. stoljeća na brodogradilištima naše obale. Bile su namijenjene trgovačkoj plovidbi Mediteranom. U Dubrovniku su sačuvane skice broda iz 16. stoljeća koje se čuvaju u crkvi Preobraženja Kristova.

Na skicama su vidljiva tri jarbola od kojih srednji sadrži dva križna jedra, a pramčano i krmeno jedro su istog tipa. Pramčani jarbol je nategnut prema naprijed. Krma nave je povišena, dok je pramac dosta oštar. Prema ovalnim brodskim linijama trupa zaključuje se da je širina broda većih dimenzija. Trup je ojačan uzdužnom linijom čime se poboljšala čvrstoća broda. Duljina Dubrovačke nave može se procijeniti na 16 metara, širine 6,5 metara, visine boka od kobilice do razme na 4 metra, a gaz na otprilike 2 metra.

Tijekom 17. i 18. stoljeća Dubrovčani imaju mnogo nava. Do 1605. godine ukupno ih je 32, od čega 17 većih, nosivosti preko 500 kara i 12 manjih, nosivosti 200 do 500 kara (315 do 790 tona). U razdoblju 1744-1760. slika je brojnošću identična (32), ali je prosječna nosivost puno manja. [13]



Slika 14. Dubrovačka nava

Izvor: <http://tehnika.lzmk.hr/nava/>

4.2. Razdoblje od početka XIX do početka XX stoljeća

Sve do početka XIX. st. pomorski se putnički prijevoz odvijao teretnim jedrenjacima u slobodnoj obalnoj plovidbi. Ti su brodovi, bez odgovarajućega smještajnog prostora, prevozili malobrojne putnike, kadšto i na višednevnim putovanjima. Ovisni o vremenskim prilikama i vjetru, plovili su bez voznoga reda. Tako je npr. tijekom 1815. u dubrovačku luku uplovilo ukupno 238 brodova sa samo 576 putnika.[14]

Prva redovita pomorska linija uz istočnu jadransku obalu uvedena je naredbom austrijske vlade 1820. na relaciji Trst–Dubrovnik–Krf, a do 1836. održavali su je vojni jedrenjaci, golete i brikovi. Brodski linijski promet uz istočnu obalu Jadrana pojačan je nakon osnivanja Austrijskog Lloyd 1833., koji je 1837. uveo prvu parobrodsku liniju. Prvi hrvatski parobrod *Hrvat* izgrađen je 1872. u Riječkom tehničkom zavodu za Senjsko brodarsko društvo (osnovano 1862), a prevozio je putnike i teret na redovitoj liniji Senj–Rijeka, zaustavljajući se u Novom Vinodolskom, Selcu, Crikvenici, Vozu kraj Omišlja, Kraljevici i Bakru. Potkraj XIX. i početkom XX. st. intenzivno se razvijao putnički i teretni promet parobrodima domaćih brodara. Njihovi su parobrodi dijelom bili građeni i u domaćim brodogradilištima, ponajviše u lošinjskome Martinolićevu. Nakon I. svj. rata dio austrougarske trgovačke flote pripadao je domaćim brodarima, a naručivali su se i novi brodovi.[15]

4.3. Doba motornih brodova

Prvi putnički brod na dizelski pogon u svijetu bio je motorni brod *Brioni*, izgrađen 1910. u tršćanskom brodogradilištu Stabilimento tecnico triestino za Upravu Brijunskoga otočja iz Pule, a do 1968. plovio je za riječku Jadroliniju.



Slika 15. Brod Brioni (prvi motorni brod)

Izvor: <https://brod.brioni>

Prvi putnički brod s dizelskim motornim pogonom izgrađen u domaćem brodogradilištu bio je Spiro Xydias, dug približno 40 m, porinut 1925. u pulskom brodogradilištu Cantiere Scoglio Olivi Pola za tršćanskog brodarka. Sljedeći takvi brodovi u našim su brodogradilištima izgrađeni tek nakon 14 godina, kada su motorni brodovi Abbazia i Laurana porinuti u riječkom brodogradilištu Cantieri navali del Quarnaro 1939. za riječko brodersko poduzeće Fiumana. Brodovi kapaciteta 600 putnika bili su namijenjeni prugama koje su Rijeku spajale s Opatijom, Lovranom te bližim mjestima na istarskoj obali. Obitelj Kozulić u svom je brodogradilištu u Monfalconeu 1927. izgradila preokooceanske parobrode Saturnija i Vulcania, koji su plovili u floti obiteljskog poduzeća Cosulich line. Kao jedni od najsuvremenijih i luksuznijih putničkih brodova toga doba, opremljeni su 1930. dizelskim motorima.



Slika 16. Putnički brod Partizanka izgrađen u New Castleu 1931.

Izvor: <http://tehnika.lzmk.hr/putnicki-brod/> (13.8.2019.)



Slika 17. Putnički brod Proleterka izgrađen u New Castleu 1913.

Izvor: <http://tehnika.lzmk.hr/putnicki-brod/> (13.8.2019.)

4.4. Jadrolinija

Jadrolinija je hrvatska prijevozna tvrtka (brodarska) osnovana u Rijeci 20.siječnja 1947. godine. Jadrolinija, hrvatski najveći putnički brodar, održava linije sa gotovo svim hrvatskim otocima te nekim lukama u Italiji.

Neki brodovi Jadrolinije ponosno nose imena hrvatskih velikana:

- Tin Ujević - trajekt kapaciteta 200 automobila.
- Petar Hektorović - trajekt kapaciteta 120 automobila.
- Vladimir Nazor - trajekt kapaciteta 70 automobila.
- Bartol Kašić - trajekt kapaciteta 54 automobila.

- Mate Balota - trajekt kapaciteta 50 automobila.
- Hanibal Lucić - trajekt kapaciteta 35 automobila.
- Juraj Dalmatinac - trajekt kapaciteta 138 automobila.

4.4.1. Od osnutka Jadrolinije do drugog svjetskog rata

Godine 1922., na poticaj države te kao uvjet za dobivanje subvencije, parobrodarska društva Jadranska plovidba, Dioničko parobrodarsko društvo Oceania (Trst), Austro-Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice (Punat), Obalna paroplovitba društvo s.o.j. (Dubrovnik), Parobrodarsko društvo na dionice (Split) i Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice (Senj) udružila su se u Jadransku plovidbu d.d. u Sušaku. Novo poduzeće tada je imalo 79 brodova, a 17 godina kasnije, 1939. godine, 55 brodova. I nakon spajanja plovidbeni se red sporo uspostavljao jer je dio obale još uvijek bio pod okupacijom Italije. Tako ni 1923. godine parobrodi ne odlaze iz Sušaka, nego iz Bakra koji je preko Škrljeva bio povezan željeznicom sa Zagrebom.

Iz Bakra su 1. lipnja 1923. godine uspostavljene prve redovite brodske pruge, a od 1924. godine promet na hrvatskom dijelu Jadrana podijeljen je na četiri okružja: Sušačko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko. Nakon 1924. godine Jadranska plovidba uvela je i četiri uzduž obalne tjedne pruge namijenjene pretežito turistima koji su se nakon prvog svjetskog rata počeli vraćati na Jadran: Sušak – Kotor, Sušak – Metković, Split – Dubrovnik i putničko teretna pruga Sušak – Kotor. Izvan države parobrodi su prometovali na prugama: Sušak – Patras (jednom tjedno), Sušak – Trst – Pirej – Solun (dvaput na tjedan) i Metković – Trst (jednom na tjedan). [16]

4.4.2. Drugi svjetski rat

Pokušavajući preduhitriti nepovoljne posljedice koje bi rat, što je već počeo u Europi, mogao prouzročiti trgovačkoj floti, Savez pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije uputio je predstavku General Štabu, u kojoj je tražio da se putnički obalni brodovi sklone na sigurno mjesto u inozemstvo. Napravljen je popis od 58 brodova "koji nisu uzeti u kombinaciju za vojne svrhe", te su se mogli povući u Egejsko more.

Jadranska plovidba d.d. iz Sušaka izgubila je tijekom Drugoga svjetskog rata 41 brod s ukupno 18.638 BRT, te je kraj rata dočekala sa svega 13 brodova od ukupno 4.587 BRT.

Među njima najpoznatiji je parobrod *Bakar* koji je za vrijeme talijanske okupacije obavljao promet između Splita, Visa i Lastova, a koji je u rasulu talijanske okupatorske vojske ostao napušten u splitskoj luci, da bi ga 13. rujna 1943. preuzeli partizani u čijim je rukama ostao do kraja rata. Bio je to prvi brod koji je pod zastavom nove države uplovio u strane vode i uspostavio vezu sa Saveznicima.

4.5. Novije doba putničkih brodova

Nakon osamostaljenja Hrvatske i provedbe privatizacije, domaća su se brodogradilišta okrenula zahtjevnijim narudžbama, među kojima su i putnički brodovi. U Brodogradilištu specijalnih objekata grupe Brodosplit 2006–08. izgrađeni su brodovi za kružna putovanja *Athena*, *Artemis* i *Arethusa*, od kojih je posljednji, prema izboru časopisa *Condé Nast Traveler*, proglašen najboljim malim krstašem u svijetu u 2013. Ti brodovi, duljine 59 m, sa 27 kabina za 52 putnika, s posadom od 21 člana, plove između Splita i Atene. U Brodosplitu je 2011. izgrađen brod za prijevoz putnika, automobila i tereta na kotačima (ro-pax brod) *Piana*, duljine 180 m, kapaciteta 750 putnika, 200 automobila i 230 teretnih vozila (brod godine 2011. prema izboru britanskog časopisa *The Naval Architect*). U istom je brodogradilištu 2010-ih izgrađen niz manjih brodova za kružna putovanja i izlete te jahti, uglavnom za domaće naručitelje, dok su se na navozima brodogradilišta 2017. nalazili brodovi za kružna putovanja: trojarbolna škuna duljine 62 m, najveći jedrenjak s križnim jedrima na svijetu duljine 162 m, riječni brod duljine 105 m za 160 putnika te brod za polarna područja duljine 107,6 m za 196 putnika. [17]

Predmet prijevoza u putničkom brodarstvu su ljudi. Upravo zato se ispred njega postavljaju veći zahtjevi za sigurnost, brzinu, ali i ostvarivanja komfora prilikom prijevoza ljudi. Za osiguranje navedenog potrebno je na brodu osigurati brojne sadržaje koji su potrebni putnicima. To se prvenstveno odnosi na sanitarne čvorove, ali i hranu i piće koje oni konzumiraju za vrijeme plovidbe. Velika se pažnja u novije vrijeme posvećuje uređenju interijera broda, koji stvara osjećaj ugođe za vrijeme putovanja, te čekaonicama i mjestima koje služe za zabavu i razonodu.

5. ZAKLJUČAK

Današnje moderno doba, gdje je život dinamičan zahtjeva moderne brze putničke brodove da preveze putnike s jednog mjesta na drugog. Sve više ljudi danas ne može za misliti život bez putničkih brodova, ne samo putničkih nego i trajekata koji su namijenjeni prijevozu putnika i automobila.

Sve je započeto još početkom 19. stoljeća kada su se malobrojni putnici prevozili teretnim jedrenjacima, a danas jedan kruzer preveze 5-6 tisuća putnika. Mnogi dalmatinski otoci imaju stalnu potrebu, i ne mogu funkcionirati bez obližnjih većih gradova na kopnu, te zbog toga njihov život bio bi nezamisliv bez trajekata i svakodnevne povezanosti s kopnom.

Mnogi kruzeri omogućuju ljudima tjedan i više dana odmora, te ljudi masovno svoje godišnje koriste na moru, odnosno na tim kruzerima. Smatram da je današnja tehnika i sofisticiranost otišla predaleko, te to omogućuje da kruzeri, odnosno "ploveći gradovi" nude širok sadržaj ljudima da se zabave dok brod krstari na moru.

Jadranska obala koja je jako dobro razvedena mora imati mnogo trajekata ili brodova za prijevoz putnika, da bi otoci mogli normalno funkcionirati, odnosno da bi se život mogao odvijati nesmetano.

S razvojem tehnike i brodova za prijevoz putnika omogućeno je mještanima mnogobrojnih dalmatinskih otoka da ostanu živjeti na otoku, a rade na kopnu u većim gradovima. U ne tako davnoj prošlosti to je bilo nemoguće.

Brodovi, odnosno vlasnici brodova moraju biti svjesni svoje odgovornosti jer prevoze putnike, odnosno ljudske živote, te sigurnost tu mora biti na prvom mjestu. Moraju zadovoljiti sve potrebne kriterije iz sigurnosti, te pružiti putnicima komfor da mogu udobno i nesmetano putovati.

LITERATURA

- [1] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki_brod (10.8.2019.)
- [2] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Prekooceanski_brod (10.8.2019.)
- [3] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Brod_za_krstarenje (10.8.2019.)
- [4] URL: <https://hr.wikipedia.org/wiki/Trajekt> (12.8.2019.)
- [5] URL: https://hr.wikipedia.org/w/index.php?title=Obalni_brod&action=edit&redlink=1 (12.8.2019.)
- [6] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Jadransko_more
<https://bs.wikipedia.org/wiki/Parobrod> (13.08.2019.)
- [7] URL: <http://prirodahrvatske.com/jadran/> (13.8.2019.)
- [8] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Jadransko_more (13.08.2019.)
- [9] Kozličić, M.: *Hrvatsko brodovlje*, Književni krug, Split, 1993.
- [10] URL: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/> (13.08.2019.)
- [11] URL:
<https://www.google.com/search?q=dubrova%C4%8Dka+karaka&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved> (12.8.2019.)
- [12] URL: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/> (15.8.2019.)
- [13] URL: <http://tehnika.lzmk.hr/nava/> (14.8.2019.)
- [14] URL: <https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/> (14.8.2019.)
- [15] URL: <http://prirodahrvatske.com/jadran/> (14.8.2019.)
- [16] URL: [https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/\(14.8.2019.\)](https://www.wish.hr/brodovi-hrvatske-povijesti/(14.8.2019.))
- [17] URL: <https://hr.wikipedia.org/wiki/Jadrolinija> (15.8.2019.)

POPIS SLIKA

Slika 1. RMS Sylvania	2
Slika 2. Kruzer	3
Slika 3. Trajekt Liburnija	4
Slika 4. Obalni brod	5
Slika 5. Jadransko more	6
Slika 6. Dubine Jadranskog mora.....	8
Slika 7. Parobrod USS Cherokee	9
Slika 8. Dubrovačka karaka	11
Slika 9. Omiška strijela	11
Slika 10. Neretvanska lađa.....	12
Slika 11. Gajeta falkuša	13
Slika 12. Hrvatska Bracera 19. i 20. stoljeća	14
Slika 13. Bracera	15
Slika 14. Dubrovačka nava	16
Slika 15. Brod Brioni (prvi motorni brod)	17
Slika 16. Putnički brod Partizanka izgrađen u New Castleu 1931.....	18
Slika 17. Putnički brod Proleterka izgrađen u New Castleu 1913.	19