

Galeb pjesničke duše



Ovoga puta predstavljamo brod veličine na granici onog što nazivamo mala brodogradnja, a svojom namjenom je jahta, a ne radno plovilo. Ipak, to je zaista zanimljiv brod, djelo domaćih zamisli i ruku, pa je vrijedilo napraviti iznimku.

Da su stari Jadrolinijini dužobalni putnički brodovi dobri kao osnova za pregradnju, jasno je gotovo svakom tko je bar jedanput zaplovio na nekom od njih. Građeni pedesetih godina, započeli su svoju službu u vrijeme kad se o Jadranskoj magistrali tek razmišljalo, pa je primjerice put na more iz unutrašnjosti započinjao vlakom, nastavljao se brodom u nekoj od većih luka a do odredišta na obali ili otoku dolazilo se nerijetko tek idućeg dana. Cestogradnja je šezdesetih i sedamdesetih gotovo svako mjesto povezala cestovnom mrežom i Jadrolinija je postepeno počela uvoditi trajekte. Putnička flota "pjesnika" i "gradova" počela se osipati, neki su brodovi prodani, drugi otpremljeni u rezalište a neki pak pregrađeni u brodove za turistička krstarenja, svega ih je nekoliko dočekalo kraj tisućljeća. Za današnji linijski prijevoz putnika potrebni su trajekti i manji putnički brodovi a od svih se traži brzina i što manji troškovi po prevezenu putniku. Tome udovoljavaju uglavnom veći trajekti i brzi putnički brodovi katamarani u kojima putnici sjede u "avionskim" sjedalima i za vrijeme plovidbe nemaju kamo "prošetati". Za klasičnim manjim putničkim brodovima otvorenih paluba i putničkih salona više nema potrebe.

Jedan od rijetkih preostalih "pjesnika", *Vladimir Nazor*, prošao je sličan put. Nakon linijske službe prevozio je turiste i kao isluženog pedesetogodišnjaka od rezališta ga je spasilo dobro stanje njegova zakovanog korita i mogućnosti koje je pružao maštovitom arhitektu za pregradnju u jahtu. Novi su ga vlasnici otkupili kako bi ga preuređili u jahtu imenom *Seagull I*, za dvanaestak putnika, za vlastite potrebe ali i za iznajmljivanje bogatoj klijenteli. Takvih je jahti na morima sve više, a poneke su pravi povijesni spomenici doba svoje gradnje. Sjetimo se *Kristine O*, bivšeg kanadskog vojnog broda, koji je postao poznat kao jahta A. Onassis. I novi su vlasnici htjeli da stil uređenja nosi obilježje vremena gradnje broda, ali su u

tome tek djelomično ustrajali, obzirom da su pedesete godine prošlog stoljeća u tadašnjoj Jugoslaviji, bile prilično jalove u smislu autohtonosti stila dizajna stambenog brodskog prostora. Zato su brodski saloni opremljeni u slobodnjem, neosecesijskom stilu. Na vrijeme gradnje najuočljivije podsjeća poluzakovana konstrukcija korita, koju su nastojali sačuvati pri zamijeni korozijom oštećenih limova oplate i gornje palube. Kako u brodogradilištima danas više nema majstora zakivača, nove su limove ipak zavarivali, pazeći da se toplinom zavarivanja ne olabave susjedni zakovični spojevi.

Putnički brod "pjesnik", razglednica iz sredine šezdesetih.



Novi sadržaj

Vodna linija d.o.o. (Water Line Ltd.) ime je mlade ali iskusne zagrebačke tvrtke kojoj su vlasnici povjerili osmišljavanje i provedbu pregradnje, a Ivo Miličić vlasnik je tvrtke i glavni inženjer. Među svojim referencama Water Line ima već nekoliko sličnih projekata u Sloveniji i Hrvatskoj. Projektni je zahtjev glasio: opremiti brod za krstarenje vlasnika i gostiju, ukupno njih dvanaest, u okruženju sigurnog, udobnog i bogato opremljenog zatvorenog i otvorenog brod-

skog prostora. Jednostavno je bilo odrediti da će za upravljanje brodom i posluživanje dvanaestorice putnika biti potrebno devet članova posade, nautičke i ugostiteljske struke. Odmah je odabran krmeni dio potpalublja iza strojarnice za smještaj posade, a u cijeli preostali prostor smješteni su sadržaji za putnike. Iako je krmeni dio potpalublja najmirniji dio broda, posadi je dodijeljen radi boljeg međusobnog povezivanja putničkih prostora i izbjegavanja makar minimalne buke osovinskih vodova.

Osnova putničkog sadržaja jest šest dvoetažnih apartmana na prednjem dijelu glavne palube i potpalublja. Četiri dvokrevetna apartmana za vlasnikove su goste. U dnevni boravak apartmana ulazi se iz bočnog hodnika glavne palube. Opremljen je kožnim trosjedom i ormarićima, a stepeništem se silazi u spavaonicu u potpalublju. Dva simetrično smještena vlasnička apartmana imaju otmjeni zajednički dnevni boravak koji zauzima veći dio pramčanog nadgrađa na glavnoj palubi. Tu je okrugli stol sa šest stolaca. Ako poželete, vlasnici mogu ovdje ručati ili večerati, nesmetano, u salonu vlastitog apartmana. Uz rubove prostorije su kožni dvosjed i naslonjačte niski brodski namještaj s ladicama,



Ivo Miličić, vlasnik i glavni inženjer tvrtke Water Line Ltd.

policama i stolnim svjetiljkama. U spavaonice se silazi zavojitim stepenicama iz salona. Spavaonice dvaju suvlasnika odvojene su, a zajednička im je kupaonica s jacuzzi kadom. Pored dvostrukog kreveta tu je neizbjježni trosjed, mramorni stolić, noćni ormarići sa svjetiljkama, pisaći stol. Tri okrugla brodska okna pružaju nešto prirodnog svjetla. Kosinu brodske oplate skriva drvena ovješena konstrukcija u sklopu koje su okna zatrta zavjesama a između je ormarski prostor. Susjedna prostorija prije kupaonice sadrži garderobne ormare punе visine. Zajednička kupaonica obiluje ugrađenim škrinjama s ladicama, tu su separei s tušem i školjkom te kada s hidromasažnim mlaznicama.

Kad putnici požele zadajnički objedovati, ručak se servira u salonu na gornjoj palubi, koji se prostire punom širinom broda. Prostorijom dominira veliki stol od trešnjevine za dvanaest osoba. Na podu je tapison napravljen prema posebnoj narudžbi u zabočkoj *Regeneraciji*. Prevladava plava boja mora s motivima galeba kako hvata ribu. Pod salona slijedi preluk glavne palube što naglašava ugođaj mora sugeriran bojom



Lijevo, odozgo prema dolje:

Vlasnički apartman tijekom opremanja.

Potpalubni dijelovi vlasničkog apartmana u ranoj fazi opremanja; radi kosine oplate, drvene će oplate i namještaj biti montirani na vertikalne i horizontalne dijelove rešetkastih nosača.

Vlasnički apartman, dnevni boravak na pramčanom dijelu glavne palube.

Desno: Glavni salon, stol za dvanaestoro putnika. Prostorijom dominira plavetnilo tapisona



i motivom tapisona. Strop salona, kao i većine prostorija broda obložen je bijelim alkantar pločama iz kojih izviruju polukuglasta rasvjetna tijela. Osim stola s dvanaest stolaca, uz rubove salona su fiksni kožom presvučeni naslonjači, ugrađeni u rubni niz brodskih škrinja s ladicama. Nema drugog namještaja, što je na brodu svakako poželjno stoga što na težem moru svaki komad mora biti pričvršćen. Na prednjoj stijeni salona vrata su što vode na otvoreni dio pramčane gornje palube. Tu su pripremljeni stolovi i stolice da ugoste putnike kad je vrijeme lijepo. Sprijeda su stepenice kojima se može sići na glavnu palubu.

Poslije ručka vlasnici i njihovi gosti odmaraju se u krmrenom salonu na gornjoj palubi, u neposrednoj blizini. Dijeli ih kuhinja za putnike i jedan hodnik. Krmeni je salon opremljen barom sa šankom i barskim stolicama, ali i nekoliko kožom presvučenih garnitura za sjedenje, tako da gosti mogu sjedeći razgovarati ili se zabavljati čitanjem. U sredini salona širokim stepeništem silazi se na glavnu palubu. Vertikalni cijevni nosači ili upore, česti u brodskoj strukturi pa i na *Seagullu I*, obloženi su drvom tako da čine četvrtasti stup presjeka usklađenog s veličinom prostorija i primjerenog ukrašen reljefno lijepljenim drvenim rozetama i bridnim letvama. Taj se strukturni element svugdje ponavlja i važan je detalj stilskog obilježja dizajna prostora. Likovni elementi upora pojavljuju se na mnogim nosačima u formi stupa, kao što su noge barskih stolaca ili stupovi na šanku.



Kožni naslonjač u glavnom salonu.

U salonu dvije su upore simetrično raspoređene pored stepeništa, što gledano prema krmi, dodatno naglašava stožernu ulogu stepeništa u toj prostoriji. U pogledu s krme stepenište otkriva tri stranice, svaka izvedena kao voluminozna drvena struktura s nišama za odlaganje knjiga ili časopisa, rukohvatom i lijepim gornjim plohama koje zajedno čine oblik potkove.

Salon za dnevni boravak jedini je novoformirani zatvoreni prostor. Ranije je tu bila otvorena gornja paluba s klupama. Otvoreni palubni prostor i sada zaprema preostali dio gornje krmene palube, kao logični nastavak salona namijenjen boravku putnika na svježem zraku, pod zaštitom tende ili pod vedrim nebom. Stoga je tu osobita pletena garnitura za sjedenje i posluživanje poslijepodnevnih pića. Bar zatvorenog salona smješten je neposredno do palubnog prostora i sagrađen tako da može posluživati goste u oba prostora, čak istovremeno. I na palubnoj je strani barski šank izrađen od

transparentno lakiranog plemenitog drva, što kombinirano s vratima i rukohvatima ograda od irokovine i palubnim trenicama od tikovine, čini jedinstven i oku ugodni ambijent. Stepenicama se s otvorene gornje palube silazi na glavnu palubu blizu same krme.

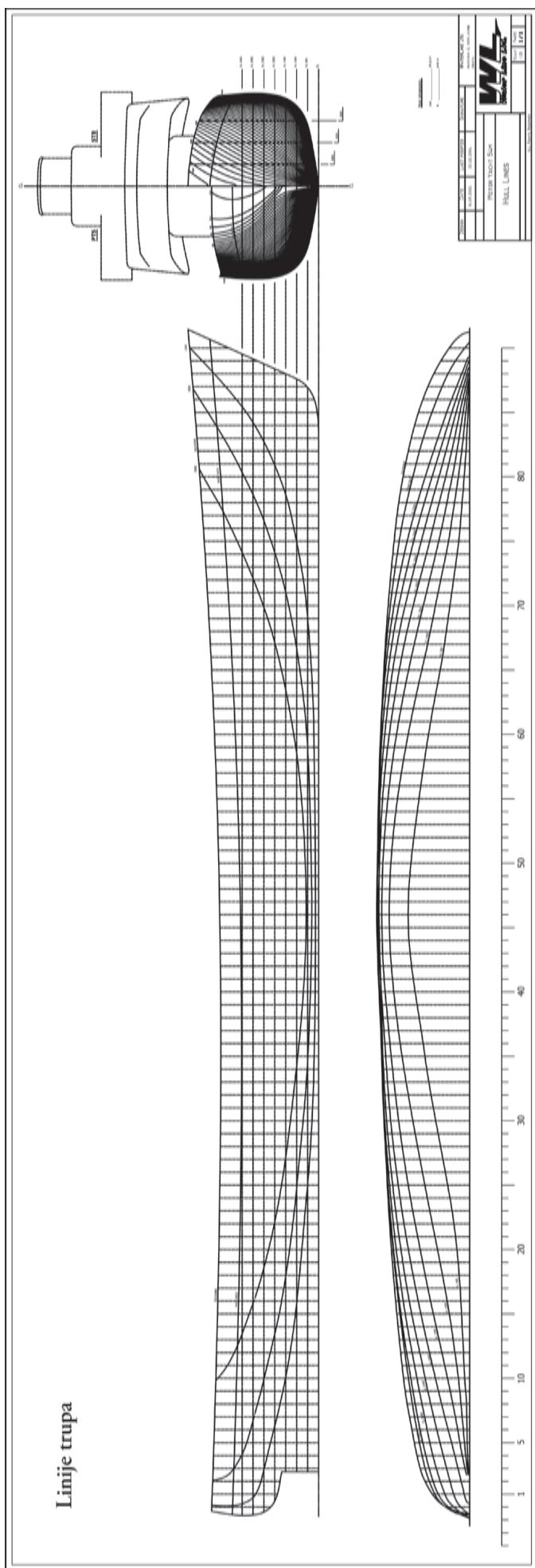
Ostali sadržaj

Navedene su prostorije najvažniji dio ponude luksuznog brodskog prostora. Ostali je prostor, osim za navigaciju, iskorišten da se može organizirati vrlo diskretna posluga putnika bez obzira gdje se nalazili. Ipak prije nego opisem i te prostore, treba spomenuti prostorije u krmrenom dijelu glavne palube. Tamo su dva dvokrevetna apartmana sa zajedničkim salonom, u nacrtu opisana kao apartmani za goste, vjerojatno prolazne ili neočekivane goste na brodu. Dobra strana tih apartmana pokazuje se pri nemirnom moru. Putnici u pramčanim apartmanima tada trpe jača ubrzanja posrtanja broda, što kod nenaviklih može izazvati morsku bolest. Oboljelog se tada može smjestiti u krmene apartmane gdje su pomaci i ubrzanja manji.

Komandni most i kormilarnica na najvišoj su palubi ili palubi čamaca. Pristup na tu palubu je stepenicama s gornje krmene pa-

Bar u novom nadgrađu na krmenoj gornjoj palubi, prije ugradnje drvenih obloga (lijevo) i nakon dovršenja.





Serijs Jadrolinijinih "pjesnika"

U brodogradilištu Uljanik u Puli, u vremenu od 1952. do 1954. god., izgrađeno je šest jednakih putničkih brodova, tzv. "pjesnika", pod nadzorom i prema pravilima engleskog *Lloyd's Register of Shipping*. Po onda uobičajenom "republičkom ključu" svaki je dobio ime pjesnika iz jedne jugoslavenske republike. Kako se čini, građeni su po minimalno modificiranim talijanskim nacrtima, prema kojima je 1939. god. sagrađen putnički brod *Laurana* za ondašnje talijansko riječko brodarsko poduzeće *Fiumana Societa Anonima di Navigazione*. Brodove karakterizira vitak trup, fine linije, malena elegantna krstaška krma, relativno nisko pramčano nadvode bez kasara a dosta visoko nadgrađe na pramcu. Relativno niska silueta pomaže da brod dobro podnosi buru u jadranskim otočnim kanalima. Radi čestih pristajanja povezanih sa složenim manevrima u malim lukama, propulzija je dvovijčana s dva direktno prekretna motora, što se ranih pedesetih godina još rijetko viđalo. O pramčanom bočnom porivniku tada se nije ni razmišljalo. U vlasništvu Jadrolinije brodovi su plovili duž cijele hrvatske obale dugi niz godina. Zanimljivo da niti jedan brod iz ove serije nije plovio na liniji južnije od Dubrovnika niti sjevernije od Rovinja.

Glavne dimenzije:

Duljina preko svega:	54,16 m
Širina preko svega:	8,5 m
Visina do glavne palube:	3,5 m
Zapremina brodskog prostora:	430 BTR
Brzina u službi:	oko 13 čv
Motori:	Sulzer 2 × 525 KS
Poriv:	dva vijka
Nosivost:	do 800 putnika uglavnom na palubama – sadržaji: palubne klupe, manji zatvoreni salon na glavnoj palubi, restoran za dvadesetak putnika na gornjoj palubi.



Vodna linija d.o.o. (Water Line Ltd.)

Tvrtku pod imenom koje simbolizira brodograditeljsku djelatnost osnovao je gospodin Ivo Miličić, dipl. ing. Zagrepčanin hvarskega korijena, završio je studij brodogradnje na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu, smjer Mala brodogradnja. Najprije je radio u *Viktoru Lenču* kao pomoćnik voditelja projekata konverzije i remonta. S malom se brodogradnjom susreo u Puli u brodogradilištu *Heli*. Tri je godine radio na poslovima vođenja remonta i preinaka velikih luksuznih jahti, gdje je na petnaestak projekata dobro upoznao izradu ponuda, kalkulaciju, koordinaciju rada više zanimanja na istom brodu i često istom prostoru, organizaciju nabave te kontrolu troškova i postprodajnu aktivnost.

Godine 2002. osniva svoju *Vodnu liniju*, i nastavlja s poslovima vođenja projekta ili konzultacija na preinakama raznih brodova u luksuzne jahte. Tri je projekta vodio u Sloveniji za brodogradilište u Izoli, preinake katamarana i jednog tegljača u jahte te uvođenje ISO sustava kvalitete u izolsko brodogradilište.

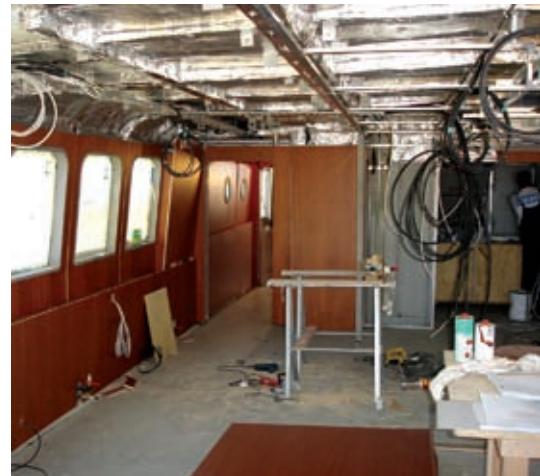
Krug klijenata postepeno se širio, pa je tvrtka *Water Line* obavljala radove u garancijskom periodu za jednog uvoznika jahti. Također bavila se marketingom, razvojem poslovanja i izradom poslovne programske podrške za čartersku tvrtku. Ipak, preinaka brodova u luksuzne jahte konstanta je poslovne aktivnosti i čini se najdraži posao ing. Miličića. Ispunjavanje vlasnikovih želja uz uvažavanje bitnih stilskih relevantnosti te stalna briga da pregradjivana jahta bude brod u punom tehničkom smislu, ostavlja ponekad uzak koridor unutar projektnog prostora. Da se ing. Miličić u tom prostoru izvrsno snalazi dokazuje svojim najnovijim i dosad najvećim poduhvatom, pregradnjom *Seagull I*. Takvi poslovi naročito zahtijevaju da brodogradevni inženjer bude i brodski arhitekt.



lube, slijeva palubnom šanku. Na tikovinom obloženom i ograđenom dijelu te palube nekoliko je ležaljki za sunčanje i *jacuzzi*. Prednji dio palube čamaca zauzimaju dva pneumatska čamca s krutim dnom (engl. *rib*) i kranovima za spuštanje u more. Naposljetku, tu je dimnjak i kormilarnica s komandnim mostom, s čijih je izbačenih krila nekada zapovjednik nadgledao česte manevre pristajanja. Malena je kormilarnica iznutra presvučena transparentno lakiranim drvom i opremljena svime što današnja navigacijska i telekomunikacijska tehnika nudi. Od starog inventara izvorno je, kažu, kormilarsko kolo. Nalazi se uz pult a kormilar, suprotno pomoračkim uzusima na brodovima s profesionalnom posadom, uz kormilo sjedi. Okna kormilarnice neobično su malena i uz to je vezana povijesna crtica. Pedesetih je godina, jugoslavenska ratna mornarica zahtijevala da putničke novogradnje budu prikladne i za mobilizaciju kao transportni trupa, stoga je kormilarnica morala biti "otporna na streljačko oružje", a to je uvjetovalo ugradnju malenih okana. Iza kormilarnice uski je prolaz prema stepeništu kojim posada komandnog mosta može sići a zapovjednik ima pored stepeništa kabinu s ležajem i toaletnim prostorom.

Preostala posada smještena je u četiri dvokrevetne kabine u potpalublju iza pregrade strojarnice. Zajednička im je kuhinja i dnevni boravak.

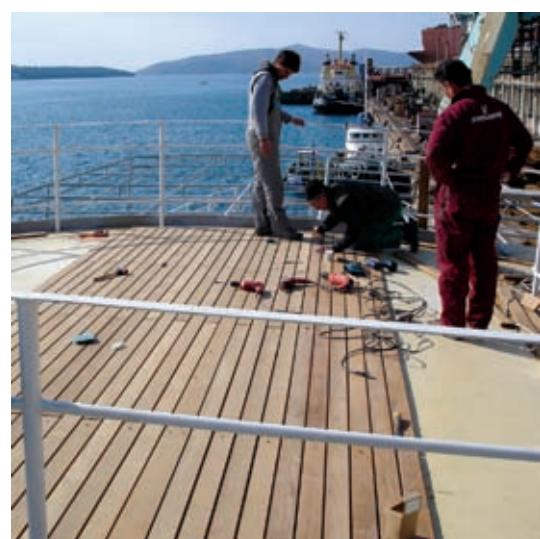
Značajna je količina prostora zauzeta strojnjima i uređajima za održavanje tog uzornog ugostiteljskog pogona na brodu. Ipak, te su prostorije diskretno razmještene duž



Gore i desno: glavni salon blagovaonica na pramčanom dijelu gornje palube, tijekom polaganja dekorativnih ploča od trešnjevine.



Dolje: Polaganje trenica od tikovine na palubi čamaca. Ovdje će biti jacuzzi bazen.



broda pa ih putnik uglavnom ne zamjeće. Primjerice, cijeli je brodski prostor klimatiziran, ventiliran i opremljen automatskim vatrogasnim uređajem. Otpadne vode sakupljaju se u posebnim tankovima i depoziraju u lučku kanalizaciju. Potrošnja pitke vode na jahti tako visokog standarda boravka prilično je velika, stoga *Seagull I* pored tankova pitke vode ima nekoliko odsoljiva-



Odozgo prema dolje:
Strojarnica, ugradnja glavnog motora Caterpillar.
Novi cjevovodi.
Pogled kroz skrok lijeve osovine. Izrezani
su zahrdali dijelovi opalte.
Zamjena oštećenih limova opalte.

desetih godina brodogradilišta su postepeno napuštala zakovanu i usvajala gradnju zavarene brodske konstrukcije. Prijelaz je bio postepen pa su mnogi brodovi imali dio spojeva zavaren a dio zakovan. Brod

ča morske vode kojima može proizvesti više stotina litara vode na sat. U strojarnici su dva pogonska stroja *Caterpillar* nazine snage po 720 KS. Oni preko reduktora pogone dvije osovine s vijcima. Dimenzije novih motora znatno su manje nego starih pa je u strojarnicu stalno i dosta pomoćnih strojeva i uređaja. Važno je napomenuti da je ranije prostor strojarnice obuhvaćao volumene potpalublja između strojarničkih pregrada i dio nadgrađa na glavnoj palubi iznad strojarnice. Danas je strojarnički prostor samo potpalubni a u nadgrađu iznad smješteni su uređaji poput glavne električne rasklopne ploče, ventilacijske stanice, pronaice rublja, prostorije s CO₂ za automatsko gašenje požara te stepeništa. Strojarničko je grotlo zatvoreno palubom a novo, manje, otvoreno je u prolazu između palubnih nadgrađa, dovoljno veliko za ugradnju pogonskih strojeva.

Radovi

Pregradnja je započela u trogirskom brodogradilištu gdje je trup broda potpuno ogoljen i detaljno pregleđan. Ustanovljeno je uglavnom vrlo dobro stanje poluzakovanog trupa. Pe-

Vladimir Nazor primjer je takve mješovite gradnje, gdje je ipak veći dio spojeva zakovani. Oko dvadesetak posto limova ipak je trebalo zamijeniti a svi strojevi, od glavnih do pomoćnih, bili su za otpis. Brod je odtegnut u Remontno brodogradilište Šibenik, danas NCP Šibenik, gdje su započeli radovi zamjenom korodiranih i pretjerano deformiranih limova na trupu i gornjoj palubi. Sagrađen je i dio nadgrađa na krmenom dijelu gornje palube, budući bar. Ljeti 2004. god. brod se vraća u trogirsko brodogradilište, a radovi se nastavljaju ugradnjom novih glavnih motora, centracijom osovinskih vodova te izradom i ugradnjom cjevovoda. Velik dio radova obavila je tvrtka *Water Line* samostalno, primjerice, oblaganje trenicama od tikovine svih površina paluba na kojima je predviđen boravak putnika te većina radova na postavljanju izolacijskih materijala, zaštitnih premaza i bojanja. Vrlo zahtjevni interijer broda izveli su talijanski kooperanti, tvrtka *Spencer Contracti SpA*. Ventilaciju i klimatizaciju postavila je splitska tvrtka *K.G.H. tehnika*.

Radi stilске ujednačenosti, nigdje u opremi interijera nije korišten nehrđajući čelik, već bronca i mesing.

Zaključak

Seagull I prema svemu sudeći dobro funkcioniра kako ugostiteljski tako i pomorski. Već čitanjem nacrta stječe se potpuni uvid u raspored brodskih prostorija, što znači da je njihov raspored logičan i dobro uklopljen u postojeći brodski trup. Neupućeni putnik ili gledatelj na rivi teško da će po bilo čemu osjetiti ili zaključiti da se radi o preinaci starog putničkog broda, a ne o izvornoj jahti. Akcijski radius ili doplov od preko tri tisuće milja omogućava komotno krstarenje a dostupne postaju i udaljene destinacije za čarter. Dobra izolacija trupa i strojarnice zasluzna je za tuhu plovidbu, kažu kao da brod plovi na jedra. Jedan od rijetkih prigovora može se uputiti vratima salona na gornjoj prednjoj palubi i okrug-

Radno plovilo



Lijevo: kormilarnica, na lijevom ekranu vide se snimke internih TV kamera, a desni ekran pokazuje elektroničku navigacijsku kartu.



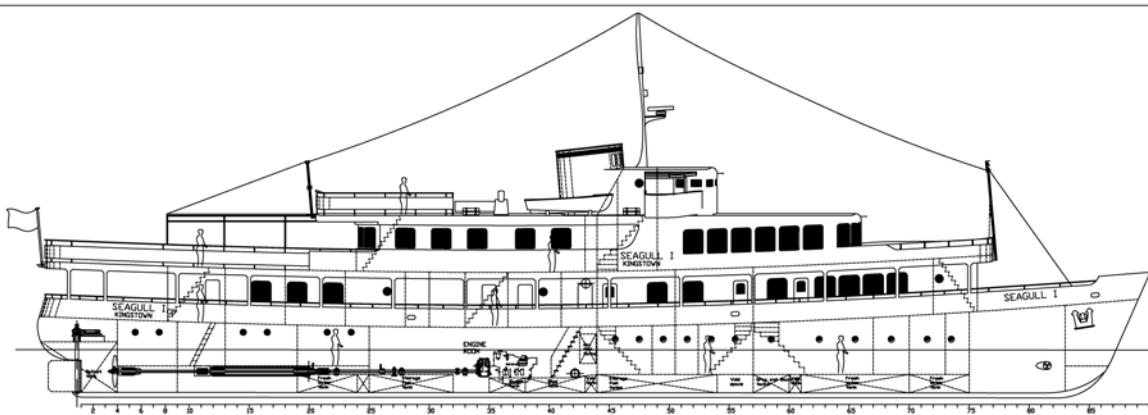
Desno: gornja paluba premazana zaštitnim bojama, spremna za dovršenje polaganjem trenica tikovine.

lim okнима prolaza između salona i bara. U ukupnoj vizuri broda iz prednjeg rakursa, ti detalji na gornjoj palubi ponešto oduštaraju od svoje neposredne okoline. Kad odsluže svoj radni vijek, brodovi odlaže u rezalište, kazano današnjim rječnikom, oni se recikliraju. I tu nema ničeg lošeg. Ipak, sretni smo ako neki izbjegne tu sudbinu zahvaljujući ideji svojih novih vlasnika te maru i daru inženjera poput Ive Miličića. Takvi će brodovi još dugo ploviti i na neki način svjedočiti o vremenu svog nastanka.

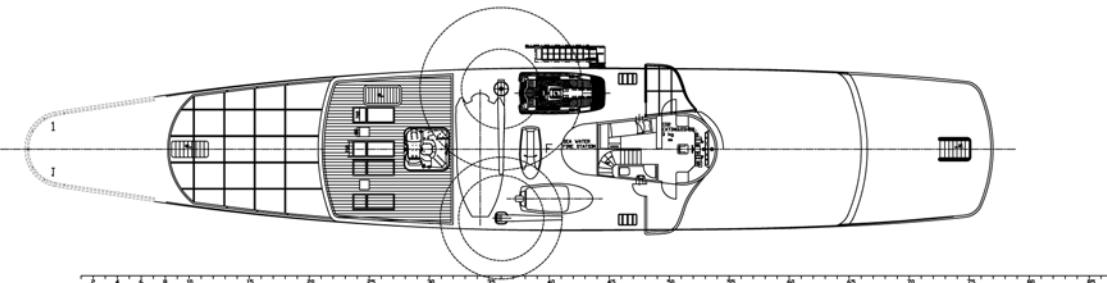
□



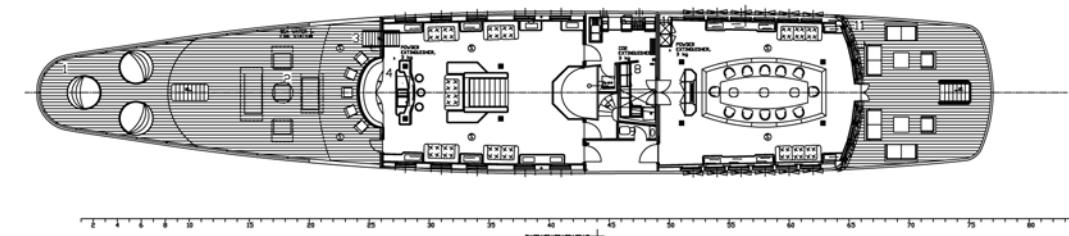
Opći plan



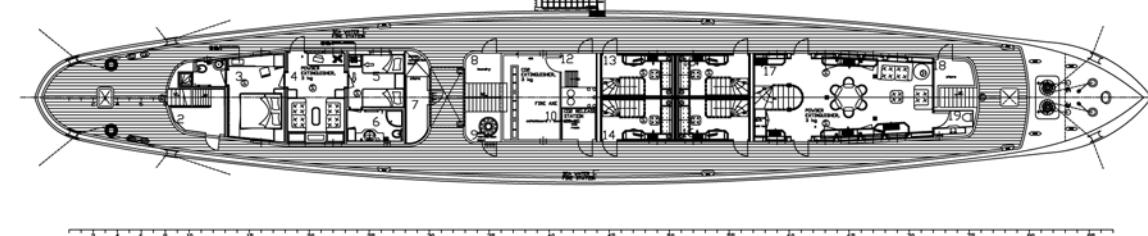
BRIDGE DECK



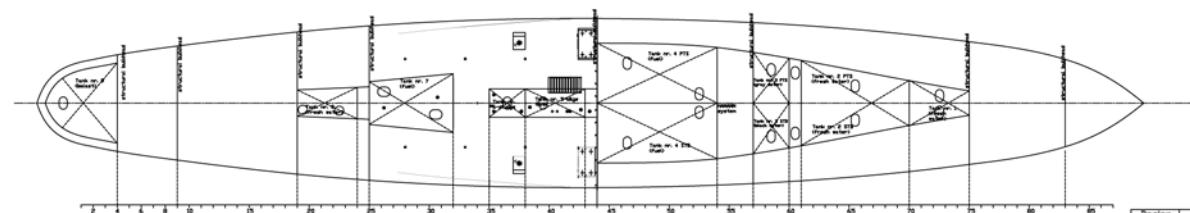
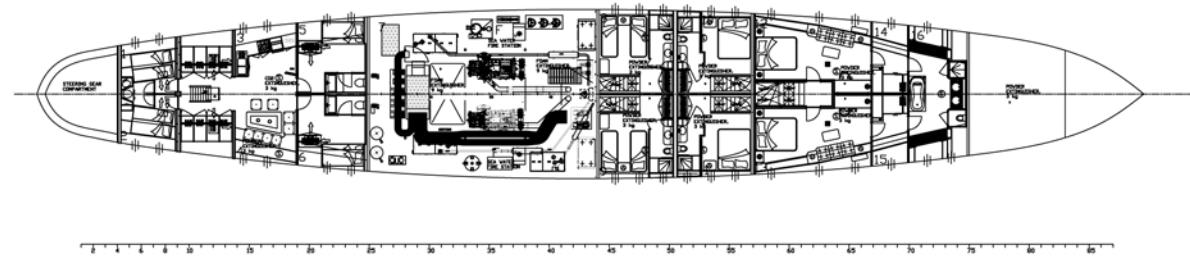
UPPER DECK



MAIN DECK



LOWER DECK



TANKS DEFINITIONS (proposed)																																		
Tank nr.	m³	m²-DE	Tank nr.	m³	m²-DE	Tank nr.	m³	m²-DE	Tank nr.	m³	m²-DE																							
1	5,00	5,25	2	PT1	7,00	7,41	3	PT2	3,00	3,61	4	PT3	10,00	17,24	5	PT4	3,71	3,90	6	Storage tank	2,27	2,25	7	Storage tank	0,45	0,02	8	Storage tank	4,00	3,85	9	Storage tank	3,71	5,42
nr° tank			2	PT1	7,00	7,41	3	PT2	3,00	3,61	4	PT3	10,00	17,24	5	PT4	3,71	3,90	6	Storage tank	2,27	2,25	7	Storage tank	0,45	0,02	8	Storage tank	4,00	3,85	9	Storage tank	3,71	5,42

Design Inv. No. A. S. N.A.	Date 16.09.2005	Last modified 20.07.2005	Signature VaterLine Yachts www.vaterline.com
Motor Yacht 54m			
General Arrangement Plan Firefighting Arrangement Plan			
Drawing No. 1-10-17*	Scale 1:100	Pages 1/1	All Rights Reserved

Povijest brodova "pjesnika"

Vladimir Nazor, novogradnja br. 138

Sagrađen u Puli 1952. god. Do 1972. plovi za *Jadroliniju*, iste godine prodan putničkoj agenciji *Kvarner Express* iz Opatije i preimenovan u *Poreč*. Godine 1988. prodan je brodogradilištu *Cres d.d.*, za čiju brodarsku službu sve do 2001. god. održava redovnu liniju od Rijeke do luka Cresa i Lošinja. God. 2002. prodan turističkoj agenciji *Pegaz tours* iz Splita, te je pod imenom *Biser Jadrana* vozio izletničke ture po makarskom primorju. Poslije jedne havarije stroja prodan sadašnjim vlasnicima, gospodi Ju-roslavu Buljubašiću i Henryju Jorgensenu.



Njegoš, novogradnja br. 139

Sagrađen u Puli 1952. god. Do 1988. god. plovi za *Jadroliniju*, iste godine prodan agenciji *Kvarner Express* iz Opatije te preimenovan u *Plavnik*. Ne znamo gdje je danas.

Vuk Karadžić, novogradnja br. 140

Sagrađen u Puli 1953. god. Do 1988. plovi za *Jadroliniju*, iste godine prodan kao staro željezo i izrezan.

Ivan Cankar, novogradnja br. 141

Sagrađen u Puli 1953. god. Naknadno su mu ugrađeni motori *Fiat*. Do 1973. god.



plovi za *Jadroliniju*, iste godine prodan u Grčku ili Italiju.

Aleksa Šantić, novogradnja br. 142

Sagrađen u Puli 1953. god. Do 1964. plovi za *Jadroliniju* na redovnim linijama, iste godine preuređen u brod za krstarenje. Dobiva drugačije nadgrađe, povećava mu se zapremina na 580 BRT, a na kružnim putovanjima može primiti oko 200 putnika. Pogonski motori *Sulzer* s kojima je očito bilo problema, zamijenjeni su nešto snažnijim motorima *Fiat*, tako da brod postiže 14 čv u režimu krstarenja. Godine 1971. prodan u Grčku.

Kosta Racin, novogradnja br. 143

Sagrađen u Puli 1954. god. Također '73. prodan kao i *Cankar*.