

valjanja broda ili eventualno zbog udara mora, te je li konstruiran tako da primjereno zaštićuje robu. Ne može se inzistirati na tome da se kontener smjesti ispod palube, kad je poznato da je konstrukcija kontenerskih brodova (čelijskog tipa) takva da uključuje ukrcaj dijela tereta na palubu (pobliže Ivo Grabovac, Prijevoz tereta na palubi, o.c, str.500; usp. Ivo Grabovac, Osiguranje tereta na palubi broda, Osiguranje i privreda, br.1-2/1973, str. 10-14; v. Velimir Filipović, Neki problemi odgovornosti kod prijevoza kontenerima, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br.1/1970, str.68; Francesco Berlingieri, Problemi giuridici del trasporto in containers, Il Diritto Marittimo, I/1971, str.148; J.P. McMahon, On Deck Stowage of Container on Container Ship not unreasonable Deviation, Journal of Maritime Law and Commerce, vol.4, N^o 2/1973, str. 323).

Iz iznesenih razloga citirana je presuda zavrijedila našu pažnju.

I.G.

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

"JUGOLINIJA"

Reprezentativno izdanje u povodu 25 godišnjice osnutka našeg najvećega broderskog poduzeća
Rijeka, 1973, str.298.

Sjećanja na prošlost blijede, a podaci se s vremenom gube. Svjesni te činjenice, koju nam svakodnevno iskustvo potvrđuje, organi upravljanja Jugoslavenske linijske plovidbe odlučili su u opsegu svoje jubilarne proslave prikupiti i objaviti sve važnije podatke o postanku i razvitku svoga poduzeća, dok su još svježi u pamćenju ljudi koji u Jugoliniji rade od početka njezinoga djelovanja. Pri tome su se rukovodili željom da spase od zaborava dragocjeni povijesni materijal, a pored toga da pokažu mladim članovima kolektiva čime je Jugolinija počela i kako se razvijala proteklih 25 godina. Zbog toga su ovo djelo i posvetili onim članovima kolektiva koji su svojim životom i radom pridonijeli uspješnom razvitku ovoga poduzeća.

Dvadeset i pet godina upornoga i požrtvovnog rada na izgradnji i unapređenju naše linijske plovidbe predstavlja važno razdoblje ne samo za našu prekomorsku linijsku plovidbu i grad Rijeku, nego za cijelu jugoslavensku socijalističku zajednicu, kako je u svom uvodu istakla prof. Neda Andrić, predsjednica Skupštine općine Rijeke.

Osnovana 20. siječnja 1947. sa svega 12 starih i istrošenih brodova, od kojih je najveći imao svega 4.306 brt, a svi zajedno 40.106 brt, Jugolinija je vrlo brzo postala moderno brodersko poduzeće koje je 31. prosinca 1971, uoči svoje obljetnice, imalo 49 modernih brodova s ukupno 305.841 brt, odnosno 422.984 tona nosivosti. Za to vrijeme ona je izgradila razvijen sustav broderskih linija s lukama na četiri kontinenta, a pored linijskog uvela i trampersko poslovanje i prijevoz putnika. U najnovije vrijeme ovaj se naš zaslužni brodar, kao prvi i do sada jedini među našim broderskim poduzećima, uključio i u kontenerizaciju, kao najsvremeniju tehnologiju u prijevozu generalnog tereta. Svojim korektnim poslovanjem Jugolinija je stekla veliki ugled u pomorskim središtima svijeta, i uspostavila razgranatu mrežu agenata i predstavnika.

Iako ova monografija Jugolinije po svojoj odličnoj opremi spada u raskošna izdanja, ona nema reklamni karakter, nego značajan prilog našoj ekonomici brodarstva, a kao cjelovito djelo o našem najistaknutijem broderskom poduzeću korisno će poslužiti i naučnim radnicima i svima ostalima koji se zanimaju za more i pomorstvo.

Dr Ive Kisić, dugogodišnji pravni referent Jugolinije i naš istaknuti pomorskopravni stručnjak i pisac, svojim tekstom oživio je najznačajnije faze u razvoju i poslovanju poduzeća i iznio mnogo novih značajnih podataka. Knjiga je bogato ilustrirana brojnim odličnim fotografijama u crno-bijeloj tehnici i koloru naših istaknutih umjetničkih fotografa, među kojima je i majstor fotografije pok. Tošo Dabac. Likovna oprema Osmana Berberovića je na zavidnoj visini, a grafičko-tehnička oprema Pavla Rójka ističe se originalnim rješenjima. Na kraju knjiga sadrži opširan prikaz sadržaja na engleskom jeziku u prijevodu prof. Marijana Urbanyja.

B. Kojić