



U tihoj uvali izrastao je gigant

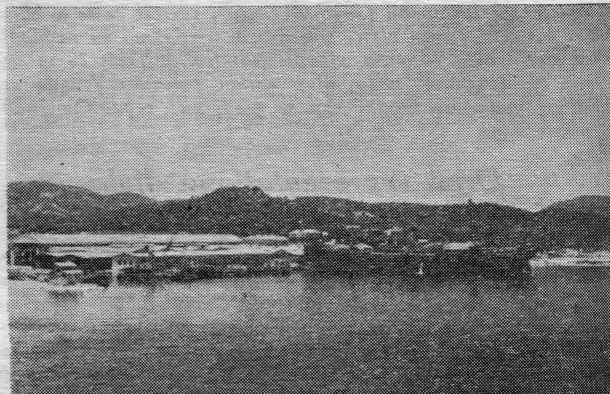
Frano Klisura, Korčula

Korčula krajem kolovoza. Sunce nemilice peče i sivi kamen starodrevnog gradića se ugrijavao. Sve traži zaklon, hladovinu i osvježenje. Ja sam se ipak odlučio za posjet brodogradilištu »Ivan Cetinić« s namjerom da se raspitam o poslovanju i radnim rezultatima ovog mladog kolektiva, te zadacima koji stoje pred njim.

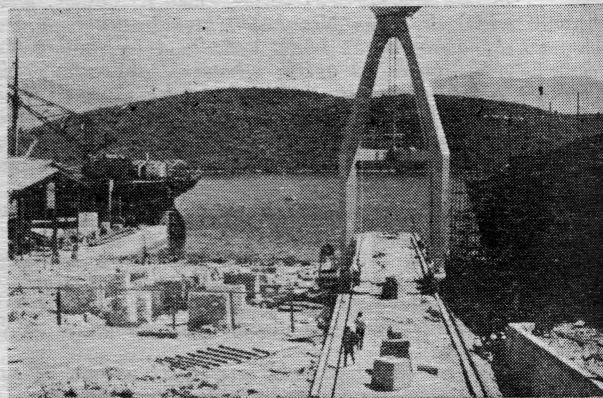
Veliki crveni autobus dovezao nas je do samog ulaza. Prvi utisci već se neodoljivo sukobljavaju s onim što smo ovdje bili naučili gledati. Na samom ulazu dočekala nas je zaglušna buka pneumatskih čekića i drugih alatljika, kojima radnici obrađuju željezo. Tu u blizini podignuta je nova hala za gradnju kompozitnih brodova — jedan takav se upravo počinje graditi, dok se s druge strane na prostoranom platou nalazi slagalište limova, koje dizalica prihvata i otprema u veliku halu brodoželjezne radione, a u produženju ostale radione i navozi. Nešto sasvim novo. A nekad? Ovdje je prije 1947. g. rasla vinova loza i masline, a uvala tiha i kao stvorena za ladanjski život. Međutim upravo tada krampovi su neuobičajeno zasjekli zemlju, mine su poremetile mir i uvala je polagano mijenjala izgled, izrastalo je novo brodogradilište. Iz skromnih drvenjara, malih škverova preselili su se ovdje majstori brodograditelji i svoje umijeće stavili u službu narodne zajednice. Osnovna sirovina za proizvodnju i dalje je ostalo drvo, koje je ovdje obrađivano kroz vjekove, a čiji su proizvodi Korčulu učinili poznatom i u svjetskim razmjerima. U posljednje vrijeme međutim slika se potpuno izmijenila.

Ulazeći u veliku halu brodoželjezne radione pružila se pred nama impozantna slika. Ogromna hala dužine preko 150 metara, opremljena je strojevima za obradu limova i profila, dok poviše naših glava klize 3 novo postavljene mostne dizalice. Rukovodioci brodogradilišta koji nas prate — Pero Lozica, direktor i Veljko Maglov, predsjednik Upravnog odbora — ističu, da je brodogradilište ranije imalo svega jednu malu autodizalicu, dok sada raspolaze sa 10 dizalica različitog kapaciteta, od kojih se dvije nalaze na opremnoj obali, jedna na navozu, te pored spomenutih u brodoželjeznoj radioni još četiri na radu po pogonu.

Iz ove ogromne prostorije, u kojoj s kraja na kraj nije moguće raspoznati čovjeka, gdje nije moguće razgovarati od zaglušne buke željeza i strojeva i gdje vračaju iskre ispod



Pogled na brodogradilište s mora



Navozi u brodogradilištu »Ivan Cetinić«

brojnih bljeskova autogenih aparata formirajući tako dije-
love broda koji izrasta na navozu, izlazimo na prostrani
plato, na kojemu se nalaze dva navoza. Na jednome od njih
već je potpuno oblikovan trup željeznog broda, dok se na
drugom još izvode građevinski radovi. Drugovi nas infor-
miraju, da je na ovim navozima dužine 80 i 110 metara
brodogradilište u stanju graditi brodove od 5 do 6 hiljada
tona. »Uskoro će ovaj brod u more — kaže drug Lozica
— a na njegovo mjesto ćemo postaviti kobilicu drugoga
istoga tipa. To su putničko-teretni brodovi, dužine 70 me-
tara, koji će pored tereta moći primiti 150 putnika na pa-
lubi i 12 u kabinama, a pokretat će ih motori domaće proi-
zvodnje od 1000 KS, izrađeni po licenci Burmeistera. Oba
broda grade se za Ministarstvo pomorstva republike Indone-
zije. U najskorije vrijeme na novom navozu započet će
i radovi na novogradnji br. 105, specijalnog teretnog broda,
kakvih će ovo brodogradilište graditi tri za jednog danskog
brodovlasnika. Prema tome ugovoreni radovi za domaće
i strane klijente do polovine 1963. g. iznose 5.500.000.000
dinaru«. Kod toga je drug Maglov istakao, da je kolektiv
u ovom roku spreman primiti i druge poslove, naročito re-
monte, i izvršiti ih u ugovorenom roku i na zadovoljstvo
klijenata.

A da bi se lakše uočio siguran uspon ovog kolektiva evo
radi ilustracije nekoliko brojki. Ostvareni bruto produkt
1956. g. iznosio je 480 miliona, a 1961. g. predviđa se na
1 milijardu i 850 miliona dinara, ili 1956. g. bilo je zapo-
sleno 480 radnika, 1961. g. broj radnika se povećao na cca
700. Brodogradilište je opskrbljeno automatom za varenje
i argonsko varenje aluminija. U sastavu brodogradilišta radi
kisikana, a podignute su acetilenska i kompresorska stanica
kapaciteta 50 m³ sa izgrađenim cjevovodima po čitavom
pogonu. Dodamo li tome ranije spomenutu opremu radio-
nica i pogona novim strojevima i dizalicama, novoizgrađene
navoze, modernu zdravstvenu stanicu i drugo — slika nap-
retka je brzo uočljiva i jasna.

Nakon obilaska pogona posjetilac i nehotice mora zak-
ljučiti, da je ovo neobično mladi kolektiv, jer se na svim
radnim mjestima susreću uglavnom mladi ljudi, rukovodeći
kadar je također mlad, pa odatle i saznanje o vitalnosti
ovog kolektiva, koji je dobrovoljnim radom riješio mnoga
pitanja kao što je izgradnja 2 navoza sa 4 istezališta i 1
navoza za novogradnje. Činjenica je isto tako da je kole-
ktiv vrlo brzo usvojio novi način rada — gradnje i re-
monte u željezu i na planu remonta izvršio opsežne radove
na zadovoljstvo klijenata (»Bihać«, »Livno«, »Prenj«, »Sut-
la«, »Čelik«, »Partizanka«, »Istra«, »Lastovo«, »Mornar« i
drugi brodovi), a svojim zalaganjem i upornošću probio
se i na svjetsko tržište. To su svakako uspjesi, koje ne
treba podcijenivati, iako nerješениh problema još ima. Me-
đutim ovako izgrađen kolektiv ulijeva nadu, da će i ta
pitanja biti postepeno riješena i tako brodogradilište »Ivan
Cetinić« uspješno razvijati hiljadugodišnju tradiciju kor-
čulanske brodogradnje.

*Pero Lozica direktor brodogradilišta, govori na svečanosti
prigodom porinuća m/b »Gandaria«*

M/b »Gandaria« na navozu pred porinuće

*Ambasador Republike Indonezije g. Asmaun, kum broda,
siječe vrpcau*

★ ★ ★

*Naš časopis će tokom čitave 1962. jubilar-
ne godine našeg pomorstva, donositi članke i
napise iz naše Ratne i trgovačke mornarice, iz
pomorske privrede kao i iz naše bogate pomor-
ske prošlosti.*

