

Titovo brodogradilište Kraljevica nekad i danas

Ing. Zlatko Šutić, Kraljevica

Kraljevica je simpatični primorski gradić na ulazu u Bakarski zaljev. Spominje se kao *Portus regius* još 1525. U toku nekoliko stoljeća Kraljevica je u posjedu Zrinskih odnosno Frankopana, koji su tu sagradili utvrđene dvorove i skladišta. Tada se spominje u Kraljevici trgovina drvom, žitom, uljem, kožom, mesom, vinom, solju i drugim, a također se spominju i tunolovke.

Brodogradnjom su se bavili žitelji Kraljevice još u doba Frankopana, a vjerovatno i ranije. Znatniji podstrek brodogradnji u Kraljevici dan je manifestom Karla VI. 1717. god. Tim manifestom daje se garancija mornarima i brodovlasnicima sa naše strane Jadrana, da mogu slobodno ploviti.

Uskoro počinje gradnja takozvane Karolske ceste, a 28. travnja 1729. započeta je gradnja luke i brodogradilišta u Kraljevici. Od tada brodogradilište posluje vrlo živo sve do 1780. god. kada ga kupuju Francuzi. 1835. g. prelazi u ruke Engleza, braće Prichard, koji ga drže do 1856. g. Potomci ovih Pricharda žive još i sada u Kraljevici.

1856. godine porinut je i prvi parobrod na kotače »Marina Anna«. Kraljevčan Turković preuzima 1867. brodogradilište, te uz pomoć konstruktora Ignacije Arčanina, također Kraljevčana gradi brodove preko 1.000 tona. Iza 1876. god. dolazi do zastoja u radu brodogradilišta, zbog općeg opadanja u pomorstvu na našoj obali radi sve jače konkurencije brodova na parni pogon.

Ovo razdoblje slabe aktivnosti traje sve do 1908. godine, kada brodogradilište preuzima firma »Ganz-Danubius« iz Budimpešte. Brodogradilište se tada proširuje i povećava na kapacitet od 350 radnika. Gradi se samo čelične brodove, a među ostalim izgrađen je plovni dok od 3500 t., plovna dizalica od 150 t., 10 razarača, 8 torpiljarki, 6 minopolagača, 3 remorkera i drugi objekti za austrougarsku mornaricu.

Od 1918. do 1922. godine brodogradilište je pod državnom upravom i popravlja u ratu oštećene brodove. Kasnije brodogradilište preuzima Primorska banka, ali ona pada pod stečaj (neposredni uzrok je štrajk radnika zbog niskih plaća).

1930. godine brodogradilište preuzima engleska firma Yarrow iz Glasgowa, te ono opet oživljuje, naročito nakon kupnje plovnog cementnog doka od 1.700 tona. Tada se dovršavaju minolovci za bivšu kraljevsku mornaricu, grade se jahte, splavi, motorni čamci, a vrše se i velike rekonstrukcije.

1936. dolazi do fuzije sa splitskim i sušačkim brodogradilištem pod upravom dioničkog društva u kojem glavnu ulogu imaju francuski i engleski dioničari. Aktivnost brodogradilišta opada, te se vrše samo manji popravci.

Takovo stanje traje sve do talijanske okupacije. Talijani odvoze plovni dok kao ratni plijen, a zatim osnivaju vlastito dioničko društvo poništavajući staro dioničko društvo. Započinje se sa gradnjom nekoliko (uglavnom ribarskih) brodova, ali se ne dovršava niti jedan. Iza kapitulacije Italije ostalo je dosta vrijednog materijala kojeg su aktivisti uspjeli sakriti prije dolaska Nijemaca.

Pod njemačkom okupacijom radi svega 50-80 ljudi na manjim popravcima. Česte su bile sabotaže. U toku rata brodogradilište je bilo bombardirano više puta, te su oštećeni navozi, platforme za savijanje profila i dizalice od 1 tona. Prigodom povlačenja Nijemci su minirali obalu, stazu dizalice, brodograđevnu radionicu i t. d.

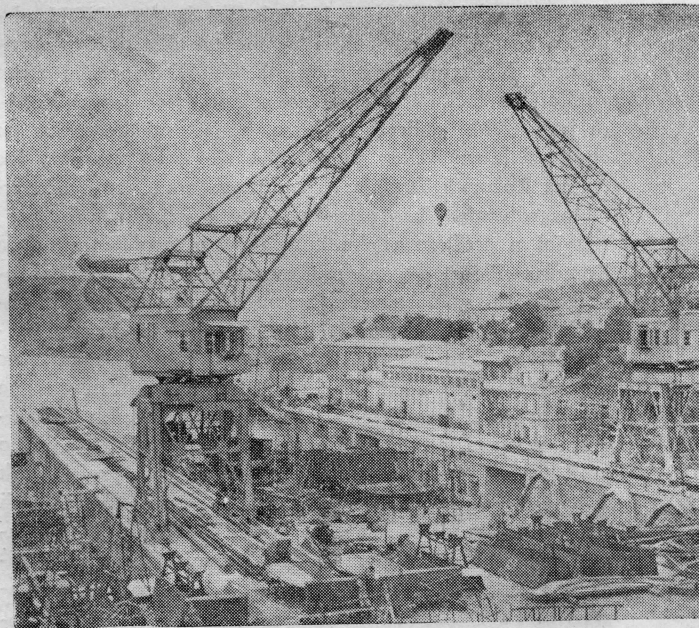
Odmah po oslobođenju stanovništvo Kraljevice i okolnih mjesta uz pomoć Jugoslavenske ratne mornarice i narodnih vlasti počinje se sa obnovom brodogradilišta.

U svega par godina brodogradilište je obnovljeno, prošireno i modernizirano. Izgrađene su nove zgrade, kovačke radionice, ljevaonice i modelarnice, podignuta je nova mehanika, zatim velika brodograđevna radionica, stolarska radionica, izgrađeni su mostovi za dizalice između navoza, montirane su nove dizalice od 3,5 i 15 tona i t. d.

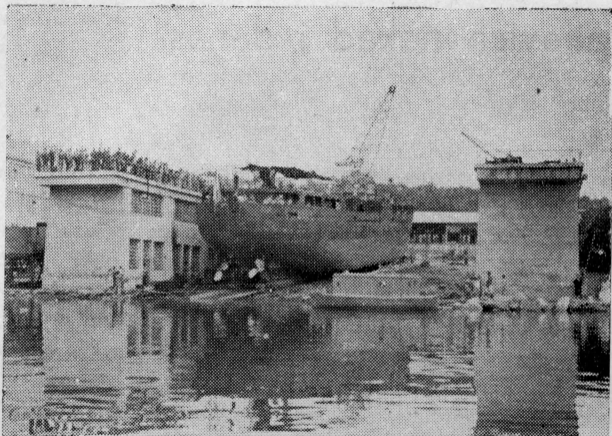
Uporedo s obnovom brodogradilišta radilo se je i na obnovi u ratu oštećenih plovnih objekata, a također se je pripremala gradnja novih brodova za našu ratnu i trgovačku mornaricu.

Od 1949. godine pa do danas izgrađeno je pedesetak raznih plovnih objekata za ratnu i trgovačku mornaricu, a manji dio i za inozemstvo. Broj radnika i službenika se je povećao za skoro trostruko u odnosu na 1939. godinu, a zahvaljujući modernim strojevima, opremi i visokokvalificiranom kadru radnika i rukovodilaca, produktivnost je u još većoj mjeri porasla. Danas Titovo brodogradilište izrađuje i oprema prema vlastitim projektima teretno-putničke brodove od 3000 tona, obalne putničke brodove, brodove za prijevoz stoke, teške motorne i parne remorkere, te razne druge jedinice.

Zahvaljujući izvanredno povoljnom smještaju i blizini najveće naše luke Titovo brodogradilište uporedo s novo-



Pogled na dio navoza



Jedno porinuće u brodogradilištu

gradnjama radi i na popravcima, te godišnje prođe kroz nje-ga i do stotinu brodova. Specijalnim strojevima za obradu teških limova i za specijalno tokarenje vrlo često se služe mnoga poduzeća iz riječkog bazena, te iz Hrvatske i Slo-venije.

Sada je u toku primopredaja jednog motornog remor-dera od 2×750 KS. za Karachi (Pakistan), a uskoro se pre-daje i peti brod za prijevoz stoke za Dansku.

Put koji je prošlo Titovo brodogradilište od ruševina iz 1945. god. pa do danas je zaista velik. On nije bio ni lagan ni jednostavan, ali zahvaljujući naporima cijelog kolektiva Titovo brodogradilište se je afirmiralo u zemlji i inozemstvu kao jedno snažno i dinamično brodogradilište.

Čitav kolektiv brodogradilišta je toga svjestan i ulaže sve napore kako bi visokom kvalitetom i održavanjem ro-kova zadržao jednom stečene pozicije.