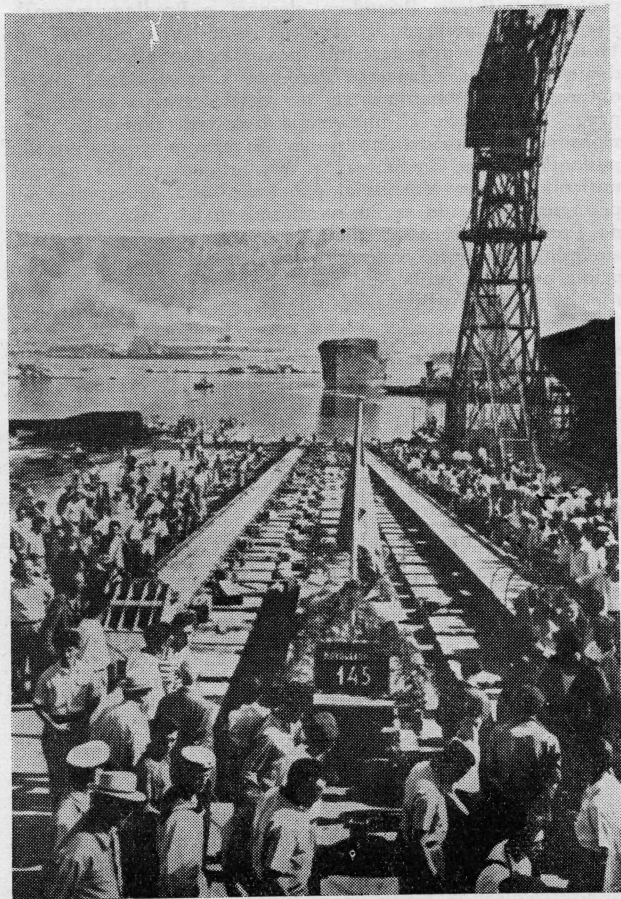


Razvoj i djelatnost brodogradilišta „Split“

Kap. Oliver Fijo, Split

Brodogradnja u Dalmaciji ima stoljetnu tradiciju, te skoro nema ni mjesta gdje se ovaj obrt nije obavljao. Pored brodogradilišta na Hvaru, Korčuli, Trogiru, Gružu, Pelješcu i ostala mjesta su imala svoje »škverove«, gdje su se gradili i popravljali drveni brodovi. I Split u brodogradnji se isticao, te je bio i u prošlosti važno središte. U ovoj pomorskoj grani, u brodogradnji, više se ističe nego brodarstvom. I u Splitu, kao i u ostalim mjestima bila je razvijena brodogradnja u drvu ali primjenom pare kao pogonskog sredstva i željeza odnosno čelika kao građevnog materijala za brodove međusobni značaj dalmatinskih brodogradilišta se mijenja.

Split u XIX. stoljeću dobiva sve veću važnost kao lučko-pomorsko središte u kojem su se ukrštavale brojne pa-



Brodogradilište „Split“ — polaganje kobilice za gradnju trampera od 10.500 tona



Drug
Ante Jurjević-Baja,
direktor brodogradilišta

robrodarske linije, uglavnom za obalni promet. Trst i Rijeka u tom razdoblju zadržavaju svoj monopolni položaj, kao glavne luke Austrije, odnosno Mađarske. I brodogradnja se u željezu radi toga jače razvija u tim privilegiranima lukama na sjeveru Jadrana, dok u ostalim našim primorskim krajevima brodogradnja i dalje ostaje u svom prvašnjem obliku, u obliku obrta. Jedino u Splitu i u Trogiru, a kasnije i u Zadru pomalo se brodogradnja orijentira i na željezne parobrode, ali ova orijentacija je više bila usmjerena na opravke i čišćenje parobroda i pogonskih postrojenja nego na novogradnje. Ovom je pogodovala činjenica — kako smo naveli — što su se na ovom području ukrštavale brojne parobrodarske linije, ne samo tršćanskih i riječkih već i mnogobrojnih dalmatinskih parobrodarskih društava, koja su se društva, naročito nakon 1880. godine, počela sve više i više povećavati i po broju i po tonaži, te po broju održavanih redovitih linija. Naravski, da se za svaki najmanji kvar u pogonskom postrojenju — a ovi kvarovi bili su česti, jer tada je tehnika još činila svoje prve korake — nije isplatilo ove brodove tegliti sve do sjevernih dobro opremljenih i sposobnih brodogradilišta.

Tako vidimo, da su se parobrodi u Splitu opravljali u brodogradilištu Dinka Ivanka, osnovanog već 1880. godine. Od 1907. godine popravci parobroda u ovom brodogradilištu su sve redovitiji, a najveći zamah dobilo se 1917. godine, kad se osniva poduzeće »Jug«, koje se preuzevši postrojenja dotadašnjeg brodogradilišta Ivanko i drugovi, proširilo i povećalo poslovanje uz nabavku mnogo nove opreme. Godine 1926. brodogradilište »Jug«, do tada smje-

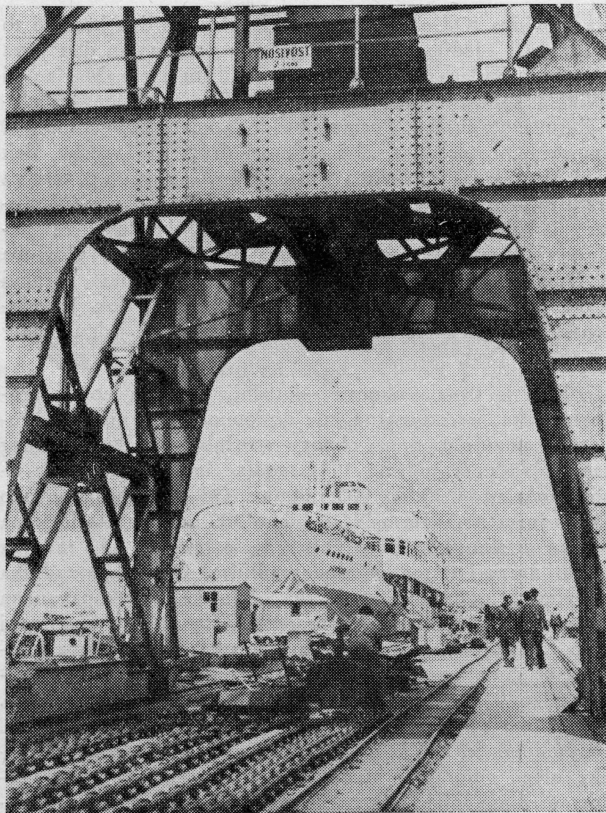
šteno u gradskoj luci, bilo je dobrim dijelom uništeno požarom, te nakon toga seli u uvalu Supaval, na sjevernoj strani Splita. Godine 1931. francuski kapital kupuje ovo brodogradilište, skupa sa postrojenjima pomorsko-industrijskog poduzeća »Marjan«, koje je bilo osnovano 1922. godine, poznato i pod imenom Matijević. Otvorenje ovog novog poduzeća, koje je tada dobilo ime »Jugoslavensko društvo za izradu i opravku brodova« (kasnije, 1936. godine, fuzijom s brodogradilištem u Kraljevici dobija ime »Jadranska brodogradilišta«) uslijedilo je u listopadu 1932. godine porinućem u more popravljenog malog drvenog parobroda »Kozjak«.

U razdoblju do Drugog svjetskog rata ovo je brodogradilište izvršilo nekoliko većih rekonstrukcija parobroda, među kojim je značajna rekonstrukcija izvršena na parobrodima tadašnje Dubrovačke plovidbe »Dubrovnik« (kasnije »Dedinje«) i »Kumanovo«. Godine 1937. i 1938. sagrađena su dva parobroda za obalni saobraćaj »Šumadija« i »Sarajevo«, svaki od 560 brt, te dva razarača »Zagreb« i »Ljubljana«, svaki od 1210 tona deplasmana. Sagrađeno je bilo 12 motornih brodova za Pomorsku financijsku kontrolu, a započeta je bila gradnja većeg razarača »Split«. Bili su u toku i pregovori za neke novogradnje za jugoslavenske naručioce (6 parobroda tipa »Makarska«) te za Njemačku i Madžarsku. Broj se radnika u tom razdoblju kretao oko 800, a dionice, nakon fuzije sa Kraljevicom, bile su podijeljene tako, da je 70% bilo u rukama francuske grupe 25% u rukama britanske grupe, a samo 5% u rukama jugoslavenskih državljana.

Rat 1941.—1945. nanio je velike štete našoj brodogradnji. Naročito velika oštećenja pretrpjelo je brodogradilište u Splitu tako, da se praktički radilo na tome, da se potpuno iznova, sa novim rasporedom, sagrađi. Veliku poteškoću je pri obnovi predstavljala i činjenica, da je uporedo sa samom obnovom brodogradilišta trebalo istovremeno vršiti opravak i rekonstrukcije plovnog parka, jer su potrebe za brodovima bile velike. U poslijeratnom razdoblju u ovom brodogradilištu bilo je ukupno izvršeno investicija (računajući u dolarima na temelju službenog pariteta, 1955. godine) 22 milijuna dolara, od kojeg iznosa otpada na opremu 7,5 milijuna. Za izradu lukobrana i zidanih obala utrošeno je oko 1,150.000 dolara. Prigodom ekonomske procjene izvršene u toku 1953. godine, kao osnovica za amortizaciju, odbivši investicije za društveni standard, određena je bila vrijednost od 19 milijuna dolara.

Da bi se uvidjela razlika između starog i novog brodogradilišta, navest ćemo neke podatke. Ukupna površina prijeratnog brodogradilišta iznosila je 72 tisuće četvornih metara, a sada 380.000 m², što znači oko pet puta više. Natkrivena površina radionica, skladišta i upravnih zgrada iznosila je 12.180 m², a sada iznosi 83.963 m². Dužina opremne obale bila je 210, a sada 1375 metara (podaci za 1955. godinu). Dok prije nije uopće bilo željezničkog kolosijeka, danas kroz ovo brodogradilište prolazi 4380 metara kolosijeka. Dok je prije bilo težište rada na opravkama, sada se usmjerilo na novogradnju, a od individualnog sistema gradnje trupa prešlo se na sekcionalni sistem gradnje. Današnji navozi omogućuju da se na ovom brodogradilištu mogu graditi brodovi i sa preko 15 tisuća tona nosivosti, a nakon rekonstrukcije postojećih navoza, ovaj kapacitet će se još više povećati.

U svom početnom poslijeratnom radu brodogradilište je uporedo sa svojom vlastitom obnovom i rekonstrukcijom vršilo obnovu parobroda. Među značajnije radove zabilježit ćemo obnovu potopljenih brodova »Dalmacije«, »Partizanke«, »Proleterke«, »Istre«, »Hrvatske« i »Vojvodine«. Ipak i u ovom prvom razdoblju, vršile su se novogradnje, ali manjih jedinica. Tako je ukupno bilo sagrađeno preko 64 objekta. Prva značajna novogradnja, koja ujedno predstavlja prekretnicu rada ovog brodogradilišta predstavlja gradnja m/b »Jugoslavije«, porinute u more polovinom 1955. god., a naredne godine predane poduzeću Jugoslavenska linija



M/b »Jadran« u brodogradilištu prije probne vožnje privezan uz gat ispod velike dizalice



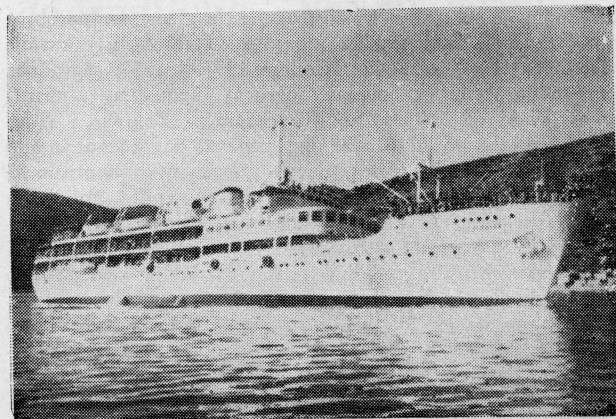
U brodogradilištu »Split« normalna je pojava i porinućem velikih preokoceanskih brodova, što je zasluga ovog vrijednog kolektiva

ska plovidba. Od ovog tipa sagrađena su još dva broda i to »Jadran« i »Jedinstvo«. Za Jugoliniju predana su dva prva trampera građena u ovom brodogradilištu i to »Marjan« i »Nikola Tesla« te sada najnoviji »Petka« za Atlantsku plovidbu u Dubrovniku. Porinuta su do konca 1957. godine dva trampera i to jedan za Švicarsku, a drugi za Švedsku, dok su u gradnji na navozima ili su već sklopljeni ugovori za gradnju još 26 brodova i to 13 za strane naručioce (Norveška, Poljska, Švicarska i Švedska) i 13 brodova za naša domaća poduzeća među kojima su Atlantska plovidba iz Dubrovnika i Prekomorska plovidba iz Splita naručili svaka po tri trampera od 12.800 Dwt svaki, dok Jugoslavenska tankerska plovidba iz Zadra naručila je jedan tanker od 19.500 Dwt.

Dok je trajala obnova — točnije gradnja novog brodogradilišta, jer od starog nije doslovno ostalo ništa — moralo se pomišljati i na obnovu stručnog brodogradilišnog kadra. Na početku rata 1941. godine brodogradilište je upošljavalo oko 600 do 800 radnika. Od ovog broja je oko 150 radnika poginulo u NOB-i, oko 300 radnika ostalo je na raznim družnostima ili u vojsci, te se tek oko 150 radnika moglo vratiti natrag u brodogradilište. Ovih 150 radnika uz pomoć građana i vojske započelo je sa otkopavanjem ruševina i osposobljavanju brodogradilišta za rad. Ovaj prvi skup radnika novog brodogradilišta stvorilo je osnovu i jezgru, ne samo materijalnu, već su ovi stari i požrtvovni radnici odgojili nov kadar spremnih i iskusnih brodograditelja. Danas ovo poduzeće zapošljava preko tri tisuće radnika. Nesumnjivo je, da je u odgajanju ovog mladog kadra veliku ulogu odigrala i brodograđevno-industrijska škola brodogradilišta »Split«, koja se smatra jednom od najsuvremenije uređenih stručnih škola i to ne samo po novoj, za ovu

svrhu posebno sagrađenoj zgradi, već i po opremi i po nastavnom osoblju. U prosincu ove godine, ova je škola proslavila svoju desetgodišnjicu rada. Treba naglasiti, da ovo brodogradilište, kolikogod može, punu pažnju posvećuje radnicima i službenicima. Pored brojnih stambenih zgrada, sagrađen je i Dom brodogradilišta, a samo brodogradilište posjeduje jednu od najsuvremenije uređenih ambulanti. Velika se pažnja posvećuje i sportu i to najviše preko jedriličarskog društva »Split« i istoimenog nogometnog društva.

Nesumnjivo, da će i ovo splitsko brodogradilište, kao jedno od poduzeća pomorske privrede, odigrati značajnu ulogu u podizanju našeg pomorstva.



Ponosna »Jugoslavija« dostignuće je brodogradilišta »Split«