

## Brodogradnja u Jugoslaviji (1945. – 1960.)

MARKO B. MILETIĆ

Institut za savremenu istoriju

Beograd, Srbija

marko.miletic1990@gmail.com

U radu se na temelju arhivske građe pohranjene u Arhivu Jugoslavije i Vojnom arhivu u Beogradu i postojeće historiografske literature daje pregled razvoja brodograđevne industrije u Jugoslaviji. Naglasak je stavljen na planove obnove i izgradnje pomorskih brodogradilišta, kao i na rezultate njihova rada, tj. na proizvodnju brodova za potrebe jugoslavenske ratne i trgovačke mornarice. Pozornost smo posvetili i plasmanu proizvoda jugoslavenske brodogradnje na svjetsko tržište.

Ključne riječi: Jugoslavija; brodogradnja; ratna mornarica; trgovačka mornarica; Split; Rijeka; Pula

### Uvod

Začeci brodogradnje na jugoslavenskom prostoru sežu u daleku prošlost. Velika razvedenost jadranske obale uvjetovala je stalnu potrebu za gradnjom plovnih objekata koji bi povezivali otoke i obalu, ali i pojedine točke obale međusobno. Šume, bogate odgovarajućim drvetom, davale su osnovni materijal za gradnju, a brojne manje i veće uvale pružale su brodovima siguran zaklon od nevremena. Brodogradnja je procvat doživjela u XIX. stoljeću. U brodogradilištima na riječkom, istarskom, dalmatinskom, kvarnerskom i velebitskom području u drugoj polovini toga stoljeća izgrađeno je oko 1000 jedrenjaka s više od 360.000 tona nosivosti. Međutim, kad je krajem XIX. i početkom XX. stoljeća u gradnji brodova čelik zamijenio drvo i kad se za pogon broda počeo ugrađivati parni motor, tada je i brodogradnja na istočnoj jadranskoj obali počela propadati. Nedostatak financijskih sredstava za nabavu suvremenih strojeva i uređaja pokazao se kao nepremostiva prepreka za održavanje koraka s europskom i svjetskom brodogradnjom. Tako su od nekad velikih, važnih i cijenjenih brodogradilišta ostale male radionice, koje su uglavnom radile na remontu brodova za potrebe lokalnoga prometa i ribolova.<sup>1</sup> Iznimku

<sup>1</sup> Više o tome: HERKOV, *Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764-1767*; KOJIĆ, „Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove”; TUDOR, „Prilog poznavanju splitske brodogradnje u 19. stoljeću”; BARBALIĆ, „Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici”; RADIĆ,

u tom smislu činila su brodogradilišta u Rijeci i Puli, koja su zenit dostigla u razdoblju Prvoga svjetskog rata.<sup>2</sup>

Po završetku Prvoga svjetskog rata na jugoslavenskoj obali ostala su brodogradilišta koja nisu imala velike kapacitete, a najvažnija su bila „Jadransko brodogradilište” u Kraljevici i „Jug” u Splitu.<sup>3</sup> Osim njih, nešto veću važnost od ostalih imala su brodogradilišta u Sušaku, na Korčuli, Krku i u Trogiru.<sup>4</sup> U svim jugoslavenskim brodogradilištima krajem 1919. godine bilo je zaposleno nešto više od 500 radnika.<sup>5</sup>

Razvoj brodogradnje u Kraljevini Jugoslaviji bio je veoma spor. O tome možda najslikovitije govori činjenica da je u periodu njezina postojanja osnovano samo jedno novo brodogradilište – „Marjan” u Splitu (1922.). Međutim, ni ono nije raspolagalo znatnijim kapacitetima, nego je u tom pogledu zaostajalo za dva najveća jugoslavenska brodogradilišta.<sup>6</sup>

Tijekom 1920-ih brodogradnja je bila u zaista teškom položaju. Kada to kažemo, u vidu imamo činjenicu da je metalurška industrija u jugoslavenskoj kraljevini bila nerazvijena, pa se najveći dio materijala potrebnog za gradnju brodova morao uvoziti. Bio je to veliki problem s obzirom na fiskalnu politiku jugoslavenske vlade, koja je nametala velike carine na uvoz toga materijala.<sup>7</sup> Zato su sve do početka sljedećega desetljeća jugoslavenska brodogradilišta uglavnom radila na poslovima remonta brodova za potrebe trgovačke mornarice.<sup>8</sup>

Nešto brži razvoj brodogradnje uslijedio je 1930-ih, kad se za nju zainteresirao strani kapital. Ulazak stranoga kapitala u brodogradnju bio je izravna posljedica nekoliko odluka koje je donijela jugoslavenska vlada da bi potaknula razvoj ove industrijske grane. Država je najprije zakonom od 31. svibnja 1929. brodogradilišta oslobodila poreza<sup>9</sup>, a dvije godine kasnije donesen je i Zakon o unapređivanju brodogradnje, kojim su bile predviđene nove poticajne mjere za njezin razvoj – premiranje po bruto registarskoj toni (BRT) izgrađenoga broda, slobodan uvoz cjelokupnoga materijala potrebnog za brodogradnju u zemlji, bez naplate carina, i to bez obzira na to je li se on izrađivao u zemlji u dovoljnoj količini. Kao posebna mjera određena je i zaštitna carina protiv uvoza gotovih brodova nosivosti do 2000 tona iz inozemstva u visini od 15% od vrijednosti broda.<sup>10</sup>

„Trogirska tradicijska brodogradnja”; IVANČEVIĆ, „Nekoliko podataka o korčulanskoj brodogradnji iz 19. stoljeća”.

<sup>2</sup> KRAMER, STEVANOVIĆ, *Brodogradnja*, 9-10.

<sup>3</sup> JELASKA MARIJAN, „Struktura vlasništva splitskog brodogradilišta ‘Jug’ 1918. – 1931.”, 743.

<sup>4</sup> KRAMER, STEVANOVIĆ, *Brodogradnja*, 8.

<sup>5</sup> VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 349-350.

<sup>6</sup> JELASKA MARIJAN, *Grad i ljudi: Split 1918. – 1941.*, 186.

<sup>7</sup> *Isto*.

<sup>8</sup> KRAMER, STEVANOVIĆ, *Brodogradnja*, 9.

<sup>9</sup> JELASKA MARIJAN, „Struktura vlasništva splitskog brodogradilišta ‘Jug’ 1918. – 1931.”, 747.

<sup>10</sup> SR-AJ-65-337-975, Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije – Industrijsko zanatskom odeljenju br. 18396/c od 2. juna 1931. godine.

Već 1930. engleska grupa *Jarrow & Co.* preuzela je brodogradilište u Kraljevici,<sup>11</sup> a 1931. francuski koncern *Ateliers et Chantiers de la Loire* kupio je brodogradilište „Jug”, koje nakon toga mijenja ime u „Brodogradilište Split a. d.” Ista firma kupila je i dio imovine drugoga splitskog brodogradilišta, „Marjan”, ali je ono nastavilo djelovati samostalno sve do kraja međuratnoga razdoblja.<sup>12</sup> Poslovi na udruživanju „Brodogradilišta Split a. d.” i „Jugoslavenskoga brodogradilišta a. d.” u Kraljevici počeli su 1935., a završeni sljedeće godine, kad su ta dva brodogradilišta spojena u jedno pod imenom „Jadranska brodogradilišta a. d.” sa sjedištem u Splitu. Tri godine kasnije (1939.) „Jadranska brodogradilišta a. d.” kupila su i brodogradilište „Lazarus” u Sušaku.<sup>13</sup>

Postupni razvoj brodogradnje tijekom 1930-ih doveo je i do početka izgradnje novih brodova u Jugoslaviji. Do kraja međuraća u splitskom brodogradilištu izgrađena su dva razarača, *Zagreb* i *Ljubljana*, dva obalna putnička broda od 500 BRT i dva torpiljera, kao i 12 malih jedinica za financijsku službu, remorker od 150 konjskih snaga (KS), razne maone i splavi. Gradnju trećega razarača, pod imenom *Split*, prekinuo je početak rata. Usto je u kraljevičkom brodogradilištu izrađeno osam minonosaca tipa „Malinska”, tri jahte, pet maona, četiri remorkera i više čamaca.<sup>14</sup>

Usprkos tome, brodogradnja do kraja međuraća nije znatnije utjecala na ukupan razvoj privrede u zemlji. Njezina je proizvodnja, promatrano iz toga kuta, bila neznatna i u službenim statistikama nije prikazivana posebno, nego u okviru grupe *ostali*, pa ne možemo sa sigurnošću utvrditi koje je bilo mjesto brodogradnje u odnosu na ostale industrijske grane.<sup>15</sup> O njezinim skromnim kapacitetima jasno govori i broj od ukupno 1483 zaposlena radnika 1939. godine, kad je njezin uspon bio najveći.<sup>16</sup>

Tijekom Drugoga svjetskog rata jugoslavenska brodogradilišta teško su stradala. Talijani su poslije kapitulacije u rujnu 1943. pričinili znatnu štetu u „Jadranskim brodogradilištima” kad su podmetnuli požar koji je za posljedicu imao djelomično uništenje zgrada, postrojenja, alata, namještaja i repromaterijala. Istovremeno su potopili razarač *Split*, remorker *Splićanin* i niz maona i čamaca. Po povlačenju Talijana iz Jugoslavije u preostale zgrade i pogone „Jadranskih brodogradilišta” ušli su Nijemci. Oni su pak odnijeli različite alate, strojeve, ali i veliku količinu željeznih limova, profila i drugoga materijala iz radionica i skladišta. Osim toga, uslijed čestih savezničkih bombardiranja tih brodogradilišta nastala su oštećenja na zgradama, dokovima, gatovima i djelomično na dizalicama i instalacijama.<sup>17</sup>

<sup>11</sup> VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 350.

<sup>12</sup> JELASKA MARIJAN, *Grad i ljudi: Split 1918. – 1941.*, 189-190, 193.

<sup>13</sup> *Isto*, 195-196.

<sup>14</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>15</sup> *Statistika industrije Kraljevine Jugoslavije; Statistički godišnjak* (Beograd), 1929-1939.

<sup>16</sup> JELASKA MARIJAN, *Grad i ljudi: Split 1918. – 1941.*, 196.

<sup>17</sup> SR-BISI, Zaostavština dr. Nikole Živkovića, „Jadranska brodogradilišta a. d.” Split – Izveštaj o ratnoj šteti prouzrokovanoj od strane italijanskih okupatorskih vlasti i „Jadranska

Kad govorimo o brojevima, brodogradilište u Splitu bilo je uništeno 80%, u Kraljevici 70%, a u Sušaku 50%. Prema jugoslavenskim podacima, ukupna šteta počinjena u ta tri brodogradilišta iznosila je 88.225.076 dinara (vrijednost dinara iz 1938.), odnosno 2.005.115 američkih dolara (prema tečaju 1 dolar = 44 dinara), ne računajući amortizaciju i izgublenu dobit. Od ukupne štete na talijanskoga okupatora otpadalo je 74,6%, a na njemačkoga 25,4%.<sup>18</sup> I brodogradilišta u Rijeci i Puli,<sup>19</sup> koja su nakon Drugoga svjetskog rata pripala Jugoslaviji, pretrpjela su znatne štete. Riječko brodogradilište uništeno je 80%, a pulsko 70%.<sup>20</sup>

Tablica 1. Ratna šteta počinjena na objektima „Jadranskih brodogradilišta a. d.” tijekom Drugoga svjetskog rata u dinarima (vrijednost dinara iz 1938. godine)

Vrsta štete	Talijanski okupator	Njemački okupator	Ukupno
<b>Građevinski objekti</b>	3.541.800	11.159.000	14.700.800
<b>Mehanička postrojenja</b>	1.069.750	1.828.572	2.898.322
<b>Električna postrojenja</b>	887.187	688.924	1.576.111
<b>Alati i pribor</b>	1.526.115	1.723.490	3.249.605
<b>Plivajući objekti</b>	50.000.000	2.950.000	52.950.000
<b>Namještaj</b>	325.896	415.664	741.560
<b>Skladište materijala</b>	8.426.176	2.951.797	11.377.973
<b>Razno</b>	25.380	705.325	730.705
<b>Ukupno</b>	<b>65.802.304</b>	<b>22.422.772</b>	<b>88.225.076</b>

Kakvo je bilo stanje u jugoslavenskim brodogradilištima po završetku rata možda najbolje svjedoči jedan kasniji izvještaj koji je Centralna uprava brodogradnje uputila Josipu Brozu Titu. U njemu se kaže: „Nakon oslobođenja stanje u našim brodogradilištima bilo je vrlo teško. Iako smo u oslobođenim krajevima dobili velika brodogradilišta, kapacitet je bio malen – jer su

brodogradilišta a. d.” Split – Izveštaj o ratnoj šteti prouzrokovanoj od strane nemačkih okupatorskih vlasti.

<sup>18</sup> SR-BISI, Zaostavština dr. Nikole Živkovića, „Jadranska brodogradilišta a. d.” Split – Izveštaj o ratnoj šteti prouzrokovanoj od strane italijanskih okupatorskih vlasti.

<sup>19</sup> Mađarsko poduzeće *Ganz Danubius* preuzelo je 1906. malo brodogradilište *Cantieri e bacini Howaldt & Co.* u Rijeci i znatno ga proširilo. Do 1918. u njemu su izgrađeni mnogi ratni brodovi, od kojih je najveći bio *Szent István*. Brodogradilište je zapošljavalo oko 1500 ljudi. Po završetku Prvoga svjetskog rata pripalo je Italiji, a u međuraću je radilo smanjenim kapacitetom, gradeći brodove za ratnu i trgovačku mornaricu. Izgradnju brodogradilišta u Puli započela je Austro-Ugarska 1856., i to kao pomorski arsenal za svoju ratnu mornaricu. Njegov teritorij na kopnu i na otoku spojeni su mostom poslije 1860. Prije Prvoga svjetskog rata u njemu su izgrađeni mnogi ratni brodovi visoke klase kao što su *Tögethof*, *Kronprinz Rudolf*, *Kaiserin Elisabeth* te plovni dokovi od 23.000 tona naniže. U međuratnom periodu Italija ga je neuspješno pokušavala uposliti, dajući mu uglavnom da radi popravke (VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 350-352).

<sup>20</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

i ova brodogradilišta, kao i ona na staroj teritoriji, *bila samo hrpa ruševina*” (istaknuo M. M.).<sup>21</sup>

Tako je brodograđevna industrija neposredno nakon završetka rata imala pred sobom izvanredno teške zadatke. Trebalo je u prvom redu napraviti najnužniju obnovu, i to uklanjanjem ruševina, popravkom zgrada i osposobljavanjem strojeva i uređaja. To je iziskivalo velike napore, a problemi su bili veoma složeni uslijed nedostatka potrebnih materijala, ali i stručnih kadrova. Osim toga, paralelno s vlastitom obnovom, brodogradnja je morala užurbano osposobljavati brodove podizane s morskoga dna, kao i ostale čije se redovno održavanje i popravak za vrijeme rata zanemarivalo.<sup>22</sup>

## Obnova i izgradnja kapaciteta brodograđevne industrije

Neposredno po završetku rata, u srpnju 1945., odlučeno je da se sva pomorska brodogradilišta stave pod upravu Ministarstva saobraćaja, tj. njegove Glavne uprave pomorstva. Jedinu iznimku činila su ona brodogradilišta koja su se u tom trenutku nalazila pod upravom Ministarstva narodne odbrane. Kako je već početkom sljedeće godine Glavna uprava prerasla u posebno ministarstvo, hitno je donesen novi zakon o stavljanju plovnih objekata, brodogradilišta, luka i pristaništa na moru pod njegovu upravu. Kao posebno tijelo zaduženo za brigu o brodograđevnoj industriji, u okviru Glavne uprave pomorstva formirana je Privremena uprava brodogradilišta sa sjedištem u Sušaku, koja je preuzela opću upravu i kontrolu nad brodogradnjom tijekom kolovoza 1945. godine. Ona je svoj rad s identičnim nadležnostima nastavila i po osnivanju Ministarstva pomorstva.<sup>23</sup> Na samom kraju 1946. ime joj je promijenjeno u Glavna uprava brodogradnje.<sup>24</sup>

Period neposredno po završetku rata bio je veoma težak za brodograđevnu industriju u Jugoslaviji. U to vrijeme jugoslavenska brodogradilišta tek su otpočela s obnovom, pa su problemi bili mnogobrojni. Naime, tada su se javljale poteškoće u stvaranju i organiziranju stručnih kadrova, u osiguranju financijskih sredstava potrebnih za obnovu i rad brodogradilišta i u nabavi potrebnoga materijala.<sup>25</sup> Savladavanje tih problema bio je osnovni zadatak koji je Privremena uprava brodogradilišta imala riješiti.

<sup>21</sup> SR-AJ-836-KMJ-II-5-a-1/21, „Pripremni materijal za ekspozice Josipa Broza Tita o vojnom budžetu za 1951. godinu. Informacije u vezi sa radom Armije”.

<sup>22</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>23</sup> SR-AJ-552-4-15, „Ministarstvo pomorstva – Državnoj upravi narodnih dobara, od 22. februara 1946. godine”; SR-AJ-552-4-15, „Ministar pomorstva Ante Vrkljan – Pravnom odeljenju Generalnog sekretarijata Predsedništva Vlade FNRJ, pov. br. 1499/46, od 20. decembra 1946. godine”.

<sup>24</sup> SR-AJ-552-4-15, „Raspis Ministarstva pomorstva, br. 12853/46 od 25. decembra 1946. godine”.

<sup>25</sup> SR-AJ-552-4-15, „Reorganizacija privremene uprave brodogradilišta na Sušaku, 26. jun 1946. godine”.

Kad je nakon godinu dana Privremena uprava brodogradilišta analizirala rad, situacija je bila sljedeća. Kvarnersko brodogradilište u Rijeci, kao najveće, bilo je organizirano uglavnom za novogradnju. Ipak, do kolovoza 1946. još uvijek nije moglo pružiti očekivani proizvodni efekt s obzirom na to da su u njegovoj upravi procjenjivali da će radovi na obnovi morati potrajati do kraja 1948. da bi se dostigla predratna razina proizvodnje. U tom je brodogradilištu u kolovozu 1946. bilo zaposleno 1598 radnika.<sup>26</sup>

„Jadranska brodogradilišta a. d.” dolazila su po kapacitetu odmah iza riječkoga. Pogon u Splitu prvi je oslobođen i njegova obnova započela je još krajem listopada 1944.,<sup>27</sup> pa je dobar dio radova u tom smislu obavljen do kolovoza 1945., dok je brodogradilištem još uvijek upravljala Komanda mornarice. Do kolovoza 1946. to brodogradilište bilo je praktično potpuno obnovljeno. Iznimka su bili veliki plovni dok i dizalice za posluživanje saonika potrebnih za novogradnje. Zbog toga je pogon u Splitu u prvo vrijeme bio organiziran za popravke. Pogon u Sušaku bio je drugi dio konzorcija „Jadranska brodogradilišta” i on je do kolovoza 1946. u skladu s malim kapacitetima koje je imao bio gotovo sasvim obnovljen. U njemu su se, kao i u Splitu, radili isključivo popravci brodova, i to uglavnom onih koji su prije bili potopljeni. Treći dio „Jadranskih brodogradilišta” u Kraljevici također je bio vrlo brzo obnovljen. Kao i u ostala dva pogona, ondje se u prvo vrijeme isključivo radilo na remontu brodova, ali je planirano da po završetku tih radova u njemu otpočne izrada novih plovila. U sva tri pogona „Jadranskih brodogradilišta” radilo je u kolovozu 1946. ukupno 1426 radnika, od čega u Splitu 940, u Sušaku 170 i u Kraljevici 316.<sup>28</sup>

O obnovi brodogradilišta u Puli počelo se govoriti tek krajem 1946. godine. Iako je bilo jako uništeno, ono je za jugoslavensku brodograđevnu industriju bilo od velike važnosti jer je imalo dva suha doka dovoljno velika da prime sve brodove, i trgovačke i ratne mornarice, kojima je Jugoslavija raspolagala u tom trenutku. Zbog toga je odlučeno da se u njegovu obnovu krene na samom početku 1947., za što su bila planirana i osigurana novčana sredstva.<sup>29</sup> Ostala jugoslavenska brodogradilišta u tom trenutku bila su uglavnom namijenjena za remont i proizvodnju drvenih brodova.

Kao što smo vidjeli, najveća jugoslavenska brodogradilišta bila su krajem 1946. sposobna uglavnom za obavljanje remonta, ali ne i za proizvodnju novih plovila. Usprkos tome, na sjednici Centralnoga komiteta Komunističke partije Jugoslavije održanoj 24. prosinca 1946. donesena je odluka o početku

<sup>26</sup> SR-AJ-552-33-48, „Finansijski plan brodograđevnog sektora za 1946, poverljivo br. 2562/46 od 17. avgust 1946. godine”.

<sup>27</sup> JELIĆ, „Prilog povijesti Brodogradilišta ‘Split’ u revolucionarnom pokretu i narodno-oslobodilačkoj borbi”, 167.

<sup>28</sup> SR-AJ-552-33-48, „Finansijski plan brodograđevnog sektora za 1946, poverljivo br. 2562/46 od 17. avgusta 1946. godine”.

<sup>29</sup> SR-AJ-552-4-15, Privremena uprava brodogradilišta – Ministarstvo pomorstva, br. 3324, od 5. oktobra 1946. godine.

izgradnje ratne pomorske flote. Naime, govoreći o pitanju naoružanja i vojnih investicija, Josip Broz Tito istaknuo je kao neophodnu potrebu izgradnju ratne mornarice i predložio da se donese plan njezine progresivne izgradnje, tako da u desetogodišnjem periodu bude izgrađena flota od 200.000 tona. U skladu s tim odlučeno je da se najveće brodogradilište u zemlji, ono u Rijeci, proglasi vojnim, zatim da tvornica torpeda također prijeđe u vojne ruke, da se poduzmu sve mjere za izgradnju jednoga brodogradilišta na ušću Neretve u Jadransko more, kao i da se otvori tehnička pomorska škola, koja bi školovala potrebne kadrove. Osim toga tada je predviđeno da se brodogradilište u Krajevici uključi u sastav vojne industrije.<sup>30</sup>

Ono što je na tom sastanku bilo istaknuto kao ideja realizirano je u mnogo većem obimu već početkom 1947. godine. Naime, tada su sva veća brodogradilišta o kojima je bilo riječi stavljena pod upravu Ministarstva narodne odbrane. Za vođenje poslova brodogradnje u okviru toga ministarstva tada je formirana i Uprava za brodogradnju, koja je 1949. preimenovana u Centralnu upravu brodogradnje.<sup>31</sup>

Jedan od prvih poslova koji je 1947. obavila Uprava bila je izrada perspektivnoga plana razvoja brodograđevne industrije za pet godina u detaljima, a za sljedećih pet u osnovnim konturama. Planom je bilo predviđeno naglo dizanje kapaciteta brodogradnje, kao i njezina modernizacija. U tu svrhu bilo je neophodno brzo rekonstruirati postojeća brodogradilišta i izgraditi nova.<sup>32</sup> O samom planu više riječi bilo je tijekom razgovora koje su početkom 1948. u Moskvi vodili predstavnici Jugoslavije i Sovjetskoga Saveza. Jugoslavenski predstavnici tom su prilikom istaknuli da radi realizacije plana namjeravaju rekonstruirati sedam postojećih brodogradilišta i pet tvornica brodske opreme, kao i izgraditi nekoliko novih.<sup>33</sup> U organizacijskom i tehnološkom pogledu tim planom bila je predviđena specijalizacija svakoga pojedinog brodogradilišta za ograničeni broj tipova brodova i drugih proizvoda, a isto tako i poduzeća koja su opskrbljivala brodogradnju. Time se htjela ostvariti mogućnost serijske proizvodnje sa svim njezinim prednostima, a posebno radi brzoga osposobljavanja radne snage.<sup>34</sup>

Planom je bilo predviđeno proširenje i modernizacija brodogradilišta „3. maj” u Rijeci, zatim proširenje i potpuna rekonstrukcija brodogradilišta „Ulja-

<sup>30</sup> SR-AJ-507, CK SKJ-III/22, „Zapisnik sa sednice CK KPJ od 24. decembra 1946. godine”.

<sup>31</sup> Uprava za brodogradnju / Centralna uprava brodogradnje imala je zadatak organizirati brodogradnju i rukovoditi, u svakom pogledu, svim njezinim direkcijama i zavodima, a u njezin djelokrug rada ulazili su: a) razrada proizvodnih planova za brodogradnju u okviru općega plana Generalštaba Jugoslavenske narodne armije i zahtjeva Komande JRM-a; b) izrada brodova i brodskih uređaja i ostalih plovnih sredstava za JRM i trgovačku mornaricu, kao i usavršavanje te produkcije u tehničkom i svakom drugom pogledu; c) kontrola izvršenja investicijskih radova koje za nju obavljaju druga poduzeća; d) briga o kadrovskim poslovima u okviru brodogradnje. IVANOVIĆ, *Savezni sekretarijat za narodnu odbranu*, 142-143.

<sup>32</sup> VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 354.

<sup>33</sup> ŽIVOTIĆ, *Jugoslovensko-sovjetske vojne suprotnosti*, 85.

<sup>34</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

nik” u Puli i „Titova brodogradilišta” u Kraljevici. Za brodogradilišta „Split” u Splitu, „Ivan Cetinić” na Korčuli, „Lošinj” u Malom Lošinj u i „Mosor” u Trogiru bila je predviđena detaljna rekonstrukcija, koja je podrazumijevala da se na terenu starih izgrade praktično nova brodogradilišta. Osim toga planirala se izgradnja više potpuno novih brodogradilišta (Trogir, Martinšćica, Poljud i Barbarinac kod Splita, Dubrovnik, Divulje, Puntamika kod Zadra i Boka kotorska). Radi opskrbe brodogradnje planom je bila predviđena izgradnja tvornica parnih turbina, dizelskih motora, brodskih palubnih strojeva, razne brodske opreme i namještaja, kao i čeličnih i brončanih odljevaka.<sup>35</sup>

Pri stvaranju tako velikoga programa računalo se na to da će biti realiziran uz materijalnu i tehničku pomoć i podršku Sovjetskoga Saveza i drugih istočnoeuropskih zemalja.<sup>36</sup> Osim toga, njegovo ostvarenje djelomično se trebalo bazirati i na isporukama iz mađarskih, njemačkih i talijanskih reparacija.<sup>37</sup> Kako su nakon izbijanja sukoba sa Sovjetskim Savezom i drugim zemljama Informbiroa potpuno prestale sve predviđene isporuke iz tih država, kao i tehnička pomoć, perspektivni plan razvoja brodogradnje temeljito je prerađen.<sup>38</sup> Suština izmjene sastojala se u znatnom smanjenju predviđene izgradnje kapaciteta brodogradnje i potpunoj preorijentaciji isključivo na vlastite snage i mogućnosti. Zato je iz plana isključena izgradnja niza novih brodogradilišta, ali je predviđen brži razvoj tvornica za opskrbu brodogradnje brodskom opremom i strojevima. Ipak, i tako revidiran plan bio je prevelik i nije se mogao potpuno ostvariti. U suštini, on je u stvarnosti bio teži od prethodnoga jer je postavljao veće zahtjeve prema vlastitim snagama i praktično se nije oslanjao na vanjsku pomoć. Zbog toga je u daljnjem razvoju perspektivni plan brodogradnje morao doživjeti još nekoliko razrada.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 354–355.

<sup>36</sup> Jugoslaveni su očekivali da im Sovjeti isporuče projekte, tehničke crteže i tehnologiju proizvodnje razarača, podmornica, velikih lovaca i torpednih čamaca, ali i opremu za izgradnju prvih triju razarača, dvije podmornice, četiri velika lovca i šest torpednih čamaca. Osim toga, od Sovjeta su očekivali i artiljerijsko naoružanje, sredstva veze, radarsku, hidroakustičnu i navigacijsku opremu za jedan razarač koji je bio u izgradnji, kao i za jedan patrolni brod koji je građen (za njega nije bilo potrebno artiljerijsko naoružanje). Sve u svemu, jugoslavenska strana očekivala je od Sovjeta da ju osiguraju projektima, tehničkim crtežima i tehnologijom svih brodova koje je namjeravala izgraditi tijekom realizacije toga plana do 1956. godine. I ne samo to, očekivali su i da ih sovjetska strana opskrbi potrebnim materijalima, naoružanjem i opremom za izgradnju prvih tri do pet brodova svake klase. Pomoć je tražena i za rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih brodogradilišta. U tom smislu Jugoslaveni su očekivali da dobiju projekte, tehničke crteže i tehnologiju proizvodnje, kao i polovinu potrebne tehnološke opreme, energetske i unutarnjotransportne opreme. ŽIVOTIĆ, *Jugoslovensko-sovjetske vojne suprotnosti*, 85-86.

<sup>37</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>38</sup> Sovjeti su još tijekom pregovora u Moskvi u siječnju 1948. jasno stavili do znanja da misle da je takav plan izgradnje brodogradnje u Jugoslaviji preambiciozan. Oni su tada istaknuli spremnost da Jugoslaviji pomognu isključivo „u pogledu dela tehničkih konsultacija i projektima rekonstrukcije postojećih i izgradnje nameravanih fabrika brodske industrije”. ŽIVOTIĆ, *Jugoslovensko-sovjetske vojne suprotnosti*, 86.

<sup>39</sup> VUČETIĆ, „Problemi brodogradnje”, 355-356.



Na samom početku 1954. došlo je do novih promjena u upravljanju brodogradnjom. Naime, 1. siječnja te godine brodogradnja je izdvojena iz kompetencija Državnoga sekretarijata za poslove narodne odbrane i vraćena u civilne ruke.<sup>40</sup> To je negativno utjecalo na daljnju realizaciju plana izgradnje brodograđevne industrije s obzirom na to da brodogradilišta nisu sama mogla doći do potrebnih sredstava koja bi im omogućila da završe ranije predviđene radove i opreme svoje pogone strojevima za suvremenu proizvodnju. Gotovo sva brodogradilišta upala su uslijed takve situacije u poteškoće koje su uzrokovale veliki zastoj u njihovu razvoju.<sup>41</sup>

U analizama rađenim 1955. jasno je istaknuto da plan izgradnje brodograđevne industrije nije realiziran ni u smanjenom obimu, pa je kao posljedica toga dio investicija ležao zarobljen u nedovršenim objektima. To je dodatno pojačano činjenicom da nije nabavljen ni veliki dio opreme koja bi omogućila koliku-toliku aktivizaciju uloženi investicija. Tako je vrijednost proizvodnje u odnosu na uložena sredstva bila nerazmjerno mala. Zbog toga se kao nužna nametnula potreba da brodograđevna industrija dovrši započete objekte, ukloni uska grla, uskladi svoje kapacitete i obavi rekonstrukciju, odnosno modernizaciju.<sup>42</sup>

Udruženje brodograđevne industrije predložilo je da se 1955. i 1956. učine te investicije i na taj način zaokruže potrebna ulaganja u brodogradnju. Omer Pezo u svojoj knjizi o vojnoj industriji iznosi tvrdnju da je investicijska izgradnja brodograđevne industrije bila završena 1956., pa se može pomisliti da je taj plan Udruženja brodograđevne industrije bio ostvaren.<sup>43</sup> Ipak, podaci samih brodogradilišta govore da su ulaganja u brodograđevnu industriju nastavljeni i u sljedećem periodu, kao i da su bila mnogo veća nego 1955. i 1956. (1956. uloženo je 1,3 milijarde, a tijekom 1958. investicijska ulaganja u brodograđevnu industriju iznosila su 3,1 milijardu dinara).<sup>44</sup>

Ukupno je između 1946. i 1960. u brodograđevnu industriju u Jugoslaviji uloženo oko 29 milijardi dinara. Od toga na izgradnju građevinskih objekata otpada oko 11,1 na nabavu opreme oko 13,9 i na izgradnju objekata društvenoga standarda oko 4 milijarde dinara.<sup>45</sup> Ako pogledamo tablicu 2, jasno ćemo vidjeti da su najveća ulaganja bilježena u vrijeme sukoba sa zemljama Informbiroa, tj. od 1952. do 1955., a da je u tom smislu 1953. bila rekordna. Jasno se vidi i da je u periodu 1957. – 1959. bilo pojačano ulaganje u opremu, što je trebalo doprinijeti otklanjanju problema koji su kočili brodograđevnu industriju, o čemu je prije bilo više riječi.

<sup>40</sup> SR-VA-JNA-104-1-1, „Akt 3. uprave Generalštaba JNA, pov. br. 3, od 5. januara 1954. godine”.

<sup>41</sup> SR-AJ-837-KPR-III-A-4-a, kut. 39, „Osnovni problemi brodogradnje, Beograd, 15. septembar 1955. godine”.

<sup>42</sup> SR-AJ-837-KPR-III-A-4-a, kut. 39, „Problemi brodograđevne industrije, Rijeka, septembar 1955. godine”.

<sup>43</sup> PEZO, *Vojna industrija Jugoslavije*, 328.

<sup>44</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elabarat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>45</sup> *Isto*.

Tablica 2. Investicije u brodograđevnu industriju (1946. – 1960.) u milijardama dinara

Godina	Građevinski objekti	Oprema	Društveni standard	Ukupno
1946.	0,1	0,1	–	0,2
1947.	0,3	0,4	–	0,7
1948.	0,3	0,4	0,1	0,8
1949.	0,4	1,1	0,2	1,7
1950.	1,1	0,3	0,2	1,6
1951.	1,0	0,2	0,2	1,4
1952.	1,5	1,5	0,2	3,2
1953.	2,1	2,0	0,4	4,5
1954.	1,1	0,6	0,7	2,4
1955.	0,6	0,7	–	1,3
1956.	0,4	0,7	0,2	1,3
1957.	0,5	1,5	0,6	2,6
1958.	0,5	2,1	0,5	3,1
1959.	0,5	1,0	0,4	1,9
1960.	0,7	1,3	0,3	2,3
<b>UKUPNO</b>	<b>11,1</b>	<b>13,9</b>	<b>4,0</b>	<b>29,0</b>

U odnosu na plan perspektivnoga razvoja brodograđevne industrije iz 1947., rezultati su na kraju promatranoga perioda bili slabi. Ipak, ako stanje brodograđevne industrije iz 1960. promatramo u odnosu na stanje iz 1946., jasno je da su postignuti veliki rezultati u njezinoj izgradnji. Na kraju razdoblja analiziranog u ovom radu Jugoslavija je raspolagala nizom brodogradilišta i tvornica brodske opreme sposobnih za suvremenu proizvodnju.

### Rad brodograđevne industrije za domaće potrebe

Jugoslavenskom su brodogradnjom u promatranom razdoblju dominirala tri velika brodogradilišta: „Uljanik” u Puli, „3. maj” u Rijeci i „Split” u Splitu. Osim njih veći utjecaj na proizvodnju imala su i brodogradilišta „Viktor Lenac” u Rijeci, „Lošinj” u Malom Lošinj, „Jozo Lozovina Mosor” u Trogiru, „Ivan Cetinić” na Korčuli, „Piran” u Piranu, „Crvena zvijezda” u Puli i „Bijela” u Bijeloj, kao i „Titovo brodogradilište” u Kraljevici. Ovaj popis dao bi se dopuniti i imenima mnogih malih brodogradilišta na obali, ali ona su imala više karakter zanatskih radnji nego što bi se mogla svrstati u industrijska postrojenja.<sup>46</sup> Osim brodogradilišta, tu su bila i poduzeća koja su proizvodila

<sup>46</sup> Prema podacima iz *Pomorskoga godišnjaka* za 1952., u Jugoslaviji je postojalo ukupno 35 brodogradilišta u kojima je bilo zaposleno više od tri radnika. *Pomorski godišnjak za godinu 1952.*, 346-348.

motore i različitu brodsku opremu: „3. maj”, „Svjetlost”, „Vulkan” i „Rikard Benčić” u Rijeci, „Uljanik” u Puli i „Jugoturbina” u Karlovcu, „Vladimir Bakarić” u Samoboru i „Vlado Bagat” u Zadru.<sup>47</sup>

Tri velika brodogradilišta bila su sposobna za gradnju čeličnih brodova i samo su se djelomično bavila remontom (na taj način popunjavali su slobodne kapacitete). Srednja brodogradilišta, od kojih su neka u ranijem periodu gradila isključivo drvene brodove, do 1960. gotovo su sasvim prešla na izgradnju brodova čelične konstrukcije, a bavila su se i njihovim remontom u većoj mjeri. Iznimka je bio „Viktor Lenac”, koji je isključivo radio na remontu plovila i nije izrađivao nove plovne jedinice.<sup>48</sup> Poduzeća „3. maj”, „Uljanik” i „Vladimir Bakarić” proizvodila su dizelske motore za brodove, a firme „Svjetlost”, „Vulkan”, „Rikard Benčić” i „Vlado Bagat” izrađivale su različitu brodsku opremu i instrumente. Poduzeće „Jugoturbina” proizvodilo je motore i brodsku opremu.<sup>49</sup>

\*

U prvim godinama po okončanju Drugoga svjetskog rata brodograđevna industrija gotovo je potpuno radila na poslovima remonta brodova. Tek poslije izrade plana perspektivnoga razvoja brodograđevne industrije počelo je i planiranje flotnoga programa. Naime, 1947. izrađen je prvi flotni program, i ratne i trgovačke mornarice. U programu je za ratnu mornaricu bila predviđena gradnja četiriju krstarica, 20 razarača, 100 srednjih podmornica, 16 velikih patrolnih brodova, 100 patrolnih čamaca, 200 torpednih čamaca, 100 minolovaca, kao i više stražarskih, desantnih i pomoćnih brodova, ukupnoga deplasmana od 25.000 tona. Za trgovačku mornaricu bila je predviđena gradnja tankera do 20.000 BRT, linijskih teretnih brodova do 6000 BRT, trampera do 10.000 BRT, kao i različitih manjih teretnjaka, putničkih obalnih brodova, ribarskih brodova i brodova za specijalne svrhe: remorkera, begera, dizalica, peniša, vodonosaca, klapeta, maona itd. Osim za brodove, brodogradilišta su se trebala osposobiti za gradnju glavnih i pomoćnih brodskih strojeva i kotlova, ali i proizvoda za industrijalizaciju zemlje kao što su visoke peći, cjevovodi za hidrocentrale, dizalice, rezervoari i različite čelične konstrukcije.<sup>50</sup> Kao i sam plan perspektivnoga razvoja brodograđevne industrije, ovaj flotni program bio je nerealan i iznad jugoslavenskih mogućnosti.

Gradnja prvih brodova za potrebe ratne mornarice počela je 1948., a početak sukoba sa Sovjetskim Savezom i ostalim zemljama Informbiroa uvjetovao je da u sljedećim godinama maksimum kapaciteta brodogradnje bude angažiran na radovima za Jugoslavensku ratnu mornaricu (JRM). O tome naj-slikovitije govore brojevi za 1949., koji nam pokazuju da je 86,2% kapaciteta brodograđevne industrije bilo angažirano na izradi novih i remontu postoje-

<sup>47</sup> Isto, 349.

<sup>48</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>49</sup> Pomorski godišnjak za godinu 1952, 349.

<sup>50</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”); ŽIVOTIĆ, *Jugoslavensko-sovjetske vojne suprotnosti*, 85.

ćih ratnih brodova, a tek je 13,8% bilo posvećeno radu na proizvodnji brodova za trgovačku mornaricu.<sup>51</sup>

Jedan od osnovnih problema u tom periodu bio je nedostatak motora, brodske opreme i različitoga repromaterijala, koji su se morali uvoziti iz inozemstva jer domaća privreda još uvijek nije bila spremna za njihovu proizvodnju. To je onemogućavalo odvijanje radova po predviđenom planu. Usprkos tome, do kraja 1952. završena je izgradnja revidiranoga prvoga flotnog programa i brodogradilišta su uspjela JRM-u isporučiti 36 torpednih čamaca, jedan eskortni razarač, tri desantna tenkonosca, 24 barkase, 29 motornih čamaca, sedam patrolnih brodova, šest peniša, 10 obalnih transportnih brodova, 85 različitih plovnih objekata, 129 torpeda, 120 motora „Packard”, 244 kompresora itd. Istovremeno su obavljena 394 popravka i revizije brodova.<sup>52</sup>

Godine 1952. donesen je novi, drugi flotni program, u kojem se pošlo od konstatacije da bi po njegovu završetku 1960. ratna mornarica trebala imati oko 600 brodova. Naglasak je bio na povećanju broja većih brodova, uvođenju jačega artiljerijskog naoružanja za podršku lakim pomorskim snagama te na izgradnji većega broja torpednih čamaca, patrolnih, desantnih i pomoćnih brodova. Istovremeno je bio predviđen nastavak rada za potrebe trgovačke mornarice.<sup>53</sup>

Nije baš lako utvrditi koliko je brodova isporučeno JRM-u u tom periodu. Naime, prema podacima iz monografije *Ratna mornarica*, koja pripada ediciji *Razvoj oružanih snaga SFRJ*, doznaje se samo broj brodova kojima je JRM raspolagao 1960. godine – 581. Ipak je istaknuto da je riječ o broju kojim su iskazani ne samo brodovi izgrađeni ili nabavljeni u periodu drugoga flotnog programa nego i prvog. Pouzdano znamo da je u tom periodu u brodogradilištu „3. maj” u Rijeci izgrađen razarač *Split*, a u Remontnom zavodu „Sava Kovačević” u Tivtu remontirani su i opremljeni razarači *Kotor* i *Pula*, kupljeni u Velikoj Britaniji. Osim toga, JRM-u su isporučena i 42 torpedna čamca, 17 patrolnih brodova, šest minolovaca tipa „111” i još šest tipa „117”. Izgrađen je i veći broj desantnih splavi i desantnih tenkonosaca višestruke namjene i drugih pomoćnih brodova. Krajem toga perioda započela je i izgradnja dviju podmornica u brodogradilištu „Uljanik”, koje su rađene na osnovi zaplijenjene dokumentacije za izradu talijanskih podmornica *Rubino* i *Topacio*. Ipak, one su u sastav JRM-a ušle nakon 1960. godine.<sup>54</sup>

Na rad i rezultate jugoslavenske brodograđevne industrije u izradi plovila za potrebe JRM-a u tom razdoblju veliki utjecaj imala je američka vojna pomoć. Iz Sjedinjenih Američkih Država stizale su velike količine opreme koja je bila deficitarna u Jugoslaviji i bez koje se brodovi nisu mogli završiti.<sup>55</sup>

<sup>51</sup> PEZO, *Opremanje naoružanjem*, 310.

<sup>52</sup> *Isto*, 312.

<sup>53</sup> RADOSAVLJEVIĆ et al., *Ratna mornarica*, 53.

<sup>54</sup> *Isto*, 53-54; DIMITRIJEVIĆ, *Jugoslavenska narodna armija 1945-1959*, 396.

<sup>55</sup> U Jugoslaviju su kroz program američke vojne pomoći stigli: navigacijska oprema i uređaji, artiljerijsko naoružanje, streljivo i uređaji za upravljanje artiljerijskim gađanjem, tor-

Od materijala dobivenog kroz program američke vojne pomoći osigurano je potpuno ili djelomično opremanje gotovo svih brodova iz flote JRM-a, među kojima su bili: razarač *Split*, četiri eskortna razarača, školski brod *Galeb*, 24 manja patrolna broda, šest većih patrolnih brodova, 72 torpedna čamca, 28 srednjih i manjih minolovaca, šest većih minolovaca, 15 artiljerijskih splavi, 12 minerskih splavi, 24 riječna minolovca, tri riječna patrolna čamca, 18 obalnih patrolnih čamaca, 31 pomoćni brod i jedan riječni oklopni čamac.<sup>56</sup>

\*

Osim gradnje brodova za potrebe ratne mornarice, već 1946. jugoslavenska brodogradilišta napravila su prve isporuke za potrebe trgovačke mornarice. Ipak, bila je to skromna isporuka plovila ukupne tonaže od samo 370 BRT. Nešto osjetnija isporuka brodova za potrebe trgovačke mornarice bila je 1949. i 1950., kad su završeni poslovi na izgradnji teretnih brodova *Zagreb*, *Skoplje*, *Sarajevo* i *Titograd* od po 4200 BRT, triju remorkera s parnim strojevima domaće proizvodnje od 600 KS, šest remorkera od 240 KS i niza manjih jedinica. Do kraja 1952. brodogradilišta su uspjela za potrebe jugoslavenske trgovačke mornarice izgraditi brodove ukupne tonaže 23.832 BRT.<sup>57</sup> Usto su se izvodili veliki radovi na obnovi potopljenih brodova, od kojih su do kraja 1952. bili završeni *Gradac*, *Budva*, *Sinj* i *Hrvatska*, koji je imao 10.500 BRT.<sup>58</sup>

Smanjivanje napetosti na jugoslavenskim granicama i početak normalizacije odnosa sa Sovjetskim Savezom omogućili su brodogradnji da u drugoj polovini 1950-ih naglasak s ratne prebaci na trgovačku mornaricu. To se jasno očitivalo i u tome što je 1. siječnja 1954. brodogradnja izašla iz nadležnosti Državnoga sekretarijata za narodnu obranu (DSNO). Osim toga, konjunktura koja je započela 1956. omogućila je jugoslavenskim brodogradilištima da konačno izbiju i na strana tržišta i plasiraju prve ugovore. Najprije je to uspio „3. maj”, slijedili su „Split” i „Uljanik”, a u periodu koji izlazi izvan kronoloških okvira našega rada to su uspjela i srednja, pa čak i neka manja brodogradilišta.<sup>59</sup>

To je dalo izvanredan impuls brodograđevnoj industriji, koja je tek tada dobila mogućnost da se razvija kao i u većini drugih europskih zemalja. Ugovori zaključeni s domaćim i stranim klijentima osigurali su velikim brodogra-

---

pedni uređaji i uređaji za upravljanje torpednim gađanjem, sredstva i naoružanje za protu-podmorničku borbu, sredstva za motrenje i vezu, pogonski i pomoćni uređaji, elektrouređaji i instalacije za plovne objekte, uređaji za obranu luka (obalni radari), stanice za demagnetizaciju, poligon za vježbanje protupodmorničkoga napada, kao i rezervni dijelovi za navedene uređaje, opremu i naoružanje. SR-VA-JNA-21-3-3, „Izveštaj Odeljenja za prijem vojne pomoći DSNO o vojnoj pomoći SAD Jugoslaviji u vremenu od 1951. do 1958. godine”.

<sup>56</sup> SR-VA-JNA-21-3-3, „Izveštaj Odeljenja za prijem vojne pomoći DSNO o vojnoj pomoći SAD Jugoslaviji u vremenu od 1951. do 1958. godine”; SR-VA-JNA-21-3-3, „Pregled programovanog i isporučenog materijala po programima vojne pomoći 1951-1957”.

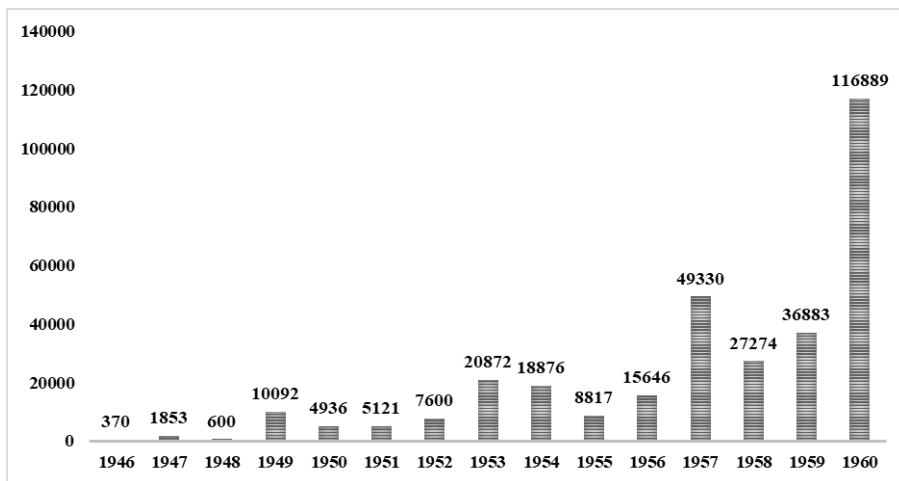
<sup>57</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>58</sup> SR-AJ-836-KMJ-II-5-a-1/21, „Pripremljeni materijal za ekspozu Josipa Broza Tita o vojnom budžetu za 1951. godinu. Informacije u vezi sa radom Armije”.

<sup>59</sup> SR-AJ-837-KPR-III-A-4-a, kut. 39, „O stanju zaposlenosti naše pomorske brodogradnje, Beograd, 15. mart 1956. godine”.

dilištima, a i nekim srednjima, posao za nekoliko godina unaprijed. Tako je ostvaren priljev deviza nužan za redovnu nabavu materijala za gradnju brodova za potrebe jugoslavenske trgovačke mornarice. Osim toga, financijska stabilizacija omogućila je sređivanje organizacije, nabavu odgovarajuće tehnike, realno planiranje, skraćivanje rokova, snižavanje normativa, podizanje kvalitete rada i niza drugih faktora neophodnih za dobro i rentabilno industrijsko poslovanje. O tome veoma rječito govore i brojevi. U periodu realizacije drugoga flotnog plana (1953. – 1960.) brodogradilišta su jugoslavenskoj trgovačkoj mornarici isporučila brodove ukupne tonaže 294.557 BRT, što je bilo mnogo više nego u prethodnom razdoblju.<sup>60</sup>

Grafikon 1. Grafički prikaz toka proizvodnje jugoslavenskih brodogradilišta za potrebe domaće trgovačke mornarice u BRT (1946. – 1960.)



## Jugoslavenska brodogradnja na svjetskom tržištu

Po izlasku brodogradnje iz kompetencija DSNO-a nadležnima je bilo jasno da ona neće moći opstati ako se ne uspije probiti na inozemno tržište s obzirom na to da joj domaći klijenti nisu davali dovoljno posla da bi osigurala potpuno angažiranje svojih kapaciteta. Osim toga, zbog nedostatka deviznih sredstava za nabavu materijala i dijelova u inozemstvu brodovi za jugoslavenske klijente gradili su se dva puta duže od vremena predviđenog za njihovu gradnju. Vodeći ljudi jugoslavenske brodogradnje procjenjivali su da bi izlaskom na inozemno tržište ta dva problema bila riješena. Prvo, zaposlili bi se svi slobodni kapaciteti i drugo, stvarala bi se devizna sredstva neophodna za nabavu uvoznoga materijala potrebnog za gradnju brodova domaćih naručilaca.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)“.

<sup>61</sup> SR-AJ-837-KPR-III-A-4-a, kut. 39, „Problemi naše brodogradnje na vanjskom tržištu, Rijeka, 19. septembar 1955. godine“.

Prvo zanimanje jugoslavenskih brodogradilišta za inozemno tržište pojavilo se 1953., a već 1954. postignuti su prvi rezultati kad su sklopljeni ugovori za gradnju brodova za strane brodovlasnike u vrijednosti od oko 17 milijuna američkih dolara.<sup>62</sup> Do listopada 1955. ostvarene su veze s velikim brojem zemalja.<sup>63</sup> Usprkos tome, jugoslavenska se brodogradnja kao konkurent na svjetskom tržištu i dalje nalazila u dosta nepovoljnom položaju. Razlog je ležao u činjenici da je bila veoma kruta u pogledu uvjeta plaćanja i da tom problemu nije prilazila s odgovarajućom elastičnošću. Zbog financijskoga sistema u Federativnoj Narodnoj Republici Jugoslaviji (FNJR), u kojem je sve konce u rukama držala Narodna banka, jugoslavenska brodogradilišta morala su od inozemnih kupaca tražiti plaćanje u slobodnim devizama tijekom gradnje brodova jer su joj one bile neophodne za nabavu materijala iz inozemstva, a takve uvjete mogao je ispuniti veoma malen broj potencijalnih klijenata.<sup>64</sup>

Zbog toga su nadležni za jugoslavensku brodogradnju u listopadu 1955. tražili da se takav sistem promijeni, a prije svega da se unaprijed postave okviri u granicama kojih je brodogradnja mogla određivati cijene i pregovarati o isporuci sa zainteresiranim klijentima u inozemstvu. Da bi se to realiziralo, bilo je neophodno ispuniti nekoliko zahtjeva: 1) točno odrediti metodu za kalkuliranje izvozne cijene i granice rentabilnosti izvoza za Jugoslaviju, i to na bazi koliko dinara najviše smije stajati 1 dolar; 2) postaviti sistem pomičnih i elastičnih izvoznih koeficijenata jer je bilo nemoguće na brodogradnju primjenjivati globalni i jedinstveni koeficijent s obzirom na to da je svaki brod bio drugačiji; 3) riješiti problem međufinanciranja, tj. definirati do koje mjere i do kojih rokova brodogradnja može računati na financiranje u dinarima i u devizama od strane banke; 4) uvesti načelo po kojem će Banka za vanjsku trgovinu, koja je trebala preuzeti poslovanje od Narodne banke, poslovati s brodogradnjom po sistemu poslovne banke, tj. biti u stalnom kontaktu tijekom samih pregovora s potencijalnim inozemnim kupcima i davati smjernice i upozoravati na okvire dozvoljenoga i mogućega.<sup>65</sup>

Kako su ti zahtjevi bili povoljno riješeni, u sljedećim godinama jugoslavenska brodogradnja po svim je svojim važnijim obilježjima za zemlju postala izvozna industrija. Od 1956. do 1960. više od polovine brodova izgrađenih u jugoslavenskim brodogradilištima završilo je u inozemstvu (vidi tablicu 3). Iako je 1960. dvije trećine proizvodnje otišlo domaćim kupcima, u sljedećim godinama, koje izlaze iz kronoloških okvira našega rada, ponovo je prvenstvo

<sup>62</sup> *Isto.*

<sup>63</sup> Do listopada 1955. kontakti su bili uspostavljeni s Turskom, Izraelom, Sirijom, Libanom, Egiptom, Etiopijom, Pakistanom, Indijom, Cejlonom (danas Šri Lanka), Burmom (danas Mjanmar), Indonezijom, Tajlandom, Kinom, Kanadom, Sjedinjenim Američkim Državama, Meksikom, Venezuelom, Kostarikom, Gvatemalom, Čileom, Brazilom, Švicarskom, Norveškom, Švedskom, Čehoslovačkom, Mađarskom, Rumunjskom i Sovjetskim Savezom.

<sup>64</sup> SR-AJ-837-KPR-III-A-4-a, kut. 39, „Pregled dosadašnjeg poslovanja brodogradnje na vanjskom tržištu, Rijeka, 13. oktobar 1955. godine”.

<sup>65</sup> *Isto.*

preuzela proizvodnja za inozemne kupce, pa je tako 1962. godine 82,73% od ukupne produkcije završilo u inozemstvu.<sup>66</sup>

Tablica 3. Isporuke jugoslavenskih brodogradilišta za domaće i inozemne kupce u BRT (1956. – 1960.)

Godina	Ukupna isporuka	Za domaće kupce	Za inozemne kupce
1956.	36.667	15.646	21.021
1957.	76.818	49.330	27.488
1958.	108.380	27.274	81.106
1959.	156.792	36.883	119.909
1960.	176.304	116.889	59.415
<b>UKUPNO</b>	554.961	246.022 (44,33%)	308.939 (55,67%)

Da je brodogradnja postala dominantno izvozna industrija jasno se vidi i iz porasta njezina udjela u ukupnom izvozu zemlje. Dok je 1955. izvoz brodogradnje sudjelovao u ukupnom jugoslavenskom izvozu sa 0,06%, već 1959. taj broj popeo se na 7,83%. Poslije osjetnoga pada tijekom 1960. u sljedećem desetljeću udjel je i dalje rastao, pa je već 1962. iznosio 9,58%.<sup>67</sup>

Tablica 4. Udjel brodogradnje u ukupnom izvozu FNRJ i industrije u milijunima dinara (1955. – 1960.)

Godina	Ukupan izvoz FNRJ	Izvoz industrije	Izvoz brodogradnje
1955.	76.976	53.783	43
1956.	97.011	65.524	1.806
1957.	118.533	83.926	2.372
1958.	132.419	90.456	7.617
1959.	142.995	108.084	11.190
1960.	169.848	126.930	5.569

Premda je brodogradnja dio materijala i opreme za brodove morala uvoziti, njezin je izvoz zemlji donosio osjetan devizni priljev. U posljednje tri godine koje promatramo u našem radu (1958. – 1960.) brodogradnja je, kad se odbije odljev zbog uvoza, zemlji donijela priljev sredstava u iznosu od 18.741.182.000 deviznih dinara ili 62.470.607 američkih dolara (računajući prema tečaju 1 dolar = 300 deviznih dinara).<sup>68</sup>

Jugoslavenska brodogradnja našla je svoje mjesto na svjetskom tržištu, u prvom redu isporučujući brodove trgovačke mornarice raznim zemljama, i to uglavnom objekte srednje veličine. Brodovi izgrađeni u jugoslavenskim

<sup>66</sup> SR-AJ-459-355, „Značaj i perspektiva pomorske brodogradnje”.

<sup>67</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>68</sup> SR-AJ-459-355, „Značaj i perspektiva pomorske brodogradnje”.



brodogradilištima izvozili su se u gotovo sve dijelove svijeta.<sup>69</sup> Ipak, pojedine regije imale su u tom pogledu veću ulogu. Najveći kupci proizvoda jugoslavenske brodogradnje bile su europske zemlje, među kojima su prednjačile Poljska, Švicarska, Velika Britanija i Grčka. Na drugo mjesto dolazile su zemlje u razvoju, a na kraju su bile zemlje poput Japana i Sjedinjenih Američkih Država.<sup>70</sup>

## Mjesto brodogradnje u jugoslavenskoj privredi

U ubrzanom razvoju jugoslavenske privrede poslije Drugoga svjetskog rata najveću važnost imala je industrija. Tempo njezina razvoja doveo je do postupnoga pretvaranja dominantno agrarne zemlje u industrijsku. Unutar industrije, ali i cijele jugoslavenske privrede, određenu ulogu u ispunjenju toga cilja imala je i brodogradnja. Ta se uloga očitovala u izvozu i uvozu, utjecaju na razvoj ostale industrije, izgradnji i održavanju trgovačke mornarice, utjecaju na razvoj prometa i trgovine, utjecaju na obim i tempo razvoja cjelokupne privrede.

Brodogradnja je specifična industrijska grana i u suštini je montažna industrija koja, izuzev samostalne izgradnje brodske trupa, ugrađuje velike količine raznovrsnoga materijala i proizvoda drugih industrijskih grana. S tim u vezi, razvoj brodogradnje utjecao je i na razvoj drugih industrija, prije svega crne metalurgije, metaloprerađivačke i elektroindustrije, pa zbog toga možemo reći da je imala i akceleratorску ulogu u privrednom razvoju zemlje, a posebno industrijske proizvodnje.<sup>71</sup>

U odnosu na međuratno razdoblje, kad statistike nisu registrirale brodogradnju kao relevantnu industrijsku granu u ukupnoj privredi Jugoslavije, na kraju promatranoga perioda (početkom 1960-ih) u industrijskoj proizvodnji države (prema ukupnom prihodu) ona je sudjelovala sa 2,65%, a u odnosu na cjelokupnu industriju trošila 3,73% ukupnoga materijala, imala neto proizvod 1,92%, ostvarivala dohodak od 2,33%, zapošljavala 1,64% radnika i sudjelovala u izvozu sa 12,13%. Ako to spustimo na razinu Narodne Republike Hrvatske, brodogradnja je u istom periodu participirala u industrijskoj proizvodnji (prema ukupnom prihodu) sa 8,60%, a u odnosu na cjelokupnu industriju ove republike imala je neto proizvod 6,81%, ostvarivala dohodak 7,91% i sudjelovala u izvozu sa 35,28%. Osim toga, brodogradnja je 1960. zapošljavala 17.437 radnika, što je u odnosu na međuraće bilo višestruko povećanje.<sup>72</sup> Svi

<sup>69</sup> Kupci jugoslavenskih brodova u tom periodu bile su pomorske firme iz Poljske, Rumunjske, Švicarske, Velike Britanije, Indonezije, Liberije, Sudana, Argentine, Brazila, Tunisa, Italije, Indije, Grčke, SR Njemačke, Sjedinjenih Američkih Država, Čehoslovačke, Danske, Švedske, Vijetnama, Egipta, Pakistana, Bugarske, Austrije, Burme, Norveške, Sovjetskoga Saveza, Japana, Paname, Nizozemske i DR Njemačke.

<sup>70</sup> SR-AJ-459-355, „Značaj i perspektiva pomorske brodogradnje”.

<sup>71</sup> SR-AJ-459-355, „Brodogradnja – Elaborat o sedmogodišnjem planu (1964-1970)”.

<sup>72</sup> *Isto*.

ovi brojevi jasno govore da je brodogradnja u socijalističkoj Jugoslaviji postala važna industrijska grana, posebno u pogledu izvoza.

## Zaključak

Jugoslavenska brodogradnja pretrpjela je tijekom rata veliku materijalnu štetu. Čak i ono što nije bilo uništeno imalo je na njegovu kraju veoma malenu vrijednost. Brodogradilišta je trebalo podizati i dograđivati po novim i modernim koncepcijama. Svi doneseni planovi izgradnje i projekti obnove, reorganizacije i modernizacije, kao i paralelni naponi ulagani u proizvodnju i investicijsku izgradnju, imali su za cilj da se u Jugoslaviji podigne jedna industrijska grana koja je prije Drugoga svjetskog rata imala vrlo malenu ekonomsku važnost za državu. Zato su u razvoj brodogradilišta, u periodu koji smo promatrali, uložena znatna financijska sredstva (oko 29 milijardi dinara), koja su omogućila da se 1950-ih započne s većom izgradnjom brodova.

S obzirom na permanentnu vojnu ugroženost zemlje u prvom poslijeratnom desetljeću, brodogradnja je u tom periodu naglasak stavila na izgradnju brodova za potrebe ratne mornarice. Velikim brojem plovnih jedinica koje je izgradila za potrebe JRM-a ona je znatno doprinijela povećanju obrambene sposobnosti zemlje. Ipak, moramo istaknuti da prvi flotni program iz 1947., koji je među ostalim predviđao da se JRM-u isporuče četiri krstarice, 20 razarača i oko 100 podmornica, nikad nije realiziran.

Smanjivanje ratne opasnosti dovelo je do toga da su, počevši od 1953., jugoslavenska brodogradilišta sve veću pozornost počela posvećivati izgradnji brodova za potrebe trgovačke mornarice i za izvoz. U posljednjih pet promatranih godina (1956. – 1960.) brodogradnja je postala izrazito izvozna industrija, koja je više od polovine svoje proizvodnje plasirala na inozemna tržišta. Povećanje proizvodnje brodogradnje u tom periodu povoljno je utjecalo i na razvoj mnogih drugih industrijskih grana (crna metalurgija, elektroindustrija, strojarska industrija itd.), ali je prije svega imalo veliki utjecaj na poboljšanje jugoslavenske vanjskotrgovinske bilance.

## Neobjavljeni izvori

SR-AJ-65: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 65, Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije.

SR-AJ-459: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 459, Savezni zavod za društveno planiranje.

SR-AJ-507: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 507, Centralni komitet Saveza komunista Jugoslavije.

SR-AJ-552: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 552, Ministarstvo pomorstva FNRJ.

SR-AJ-836: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 836, Kancelarija maršala Jugoslavije.

SR-AJ-837: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 837, Kabinet predsednika Republike.

SR-BISI, Zaostavština dr. Nikole Živkovića: Srbija, Biblioteka Instituta za savremenu istoriju, Zaostavština dr. Nikole Živkovića.

SR-VA-JNA: Srbija, Vojni arhiv, fond Jugoslovenska narodna armija.

## Objavljeni izvori

*Pomorski godišnjak za godinu 1952.* Beograd: Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1953.

*Statistički godišnjak* (Beograd), 1929-1939.

*Statistika industrije Kraljevine Jugoslavije: sa adresarom industrijskih preduzeća.* Beograd: Ministarstvo trgovine i industrije, 1941.

## Literatura

BARBALIĆ, Radojica. „Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata”. *Pomorski zbornik* 4 (1966): 119-134.

DIMITRIJEVIĆ, Bojan B. *Jugoslovenska narodna armija 1945-1959.* Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2014.

HERKOV, Zlatko. *Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764-1767. Iz povijesti Titova brodogradilišta u Kraljevici.* Pazin; Rijeka: Historijski arhiv Pazin; Historijski arhiv Rijeka, 1979.

IVANČEVIĆ, Vinko. „Nekoliko podataka o korčulanskoj brodogradnji iz 19. stoljeća”. *Anali Zavoda za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU u Dubrovniku* 18 (1980): 271-312.

IVANOVIĆ, Drago. *Savezni sekretarijat za narodnu odbranu. Organizacija i nadležnosti.* Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1989.

JELASKA MARIJAN, Zdravka. *Grad i ljudi: Split 1918. – 1941.* Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2009.

JELASKA MARIJAN, Zdravka. „Struktura vlasništva splitskog brodogradilišta ‘Jug’ 1918. – 1931.” *Časopis za savremenu povijest* 38 (2006), br. 3: 743-756.

JELIĆ, Ivan. „Prilog povijesti Brodogradilišta ‘Split’ u revolucionarnom radničkom pokretu i narodnooslobodilačkoj borbi”. *Povijesni prilozi* 4 (1985), br. 4: 81-169.

KOJIĆ, Branko. „Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove”. *Pomorski zbornik* 1 (1963): 67-111.

KRAMER, Hipolit; STEVANOVIĆ, Milenko. *Brodogradnja.* Beograd: Kultura, 1958.

PEZO, Omer. *Opremanje naoružanjem.* Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1989.

PEZO, Omer. *Vojna industrija Jugoslavije*. Beograd: Vojnoizdavački zavod, 1983.

RADIĆ, Danka. „Trogirska tradicijska brodogradnja”. *Ethnologica Dalmatica* 22 (2015): 149-196.

RADOSAVLJEVIĆ, Miodrag; STANIŠIĆ, Tomislav; VISKOVIĆ, Berislav; ANTIĆ, Boško. *Ratna mornarica*. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1988.

TUDOR, Gordana. „Prilog poznavanju splitske brodogradnje u 19. stoljeću”. *Kulturna baština* 36 (2010): 41-58.

VUČETIĆ, Zorica. „Problemi brodogradnje”. U: *Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede*. Zagreb: Društvo ekonomista Hrvatske, 1954, 347-407.

ŽIVOTIĆ, Aleksandar. *Jugoslovensko-sovjetske vojne suprotnosti (1947-1957). Iskušenja savezništva*. Beograd: Arhipelag; Institut za noviju istoriju Srbije, 2015.

## SUMMARY

**Shipbuilding in Yugoslavia (1945–1960)**

Yugoslav shipbuilding suffered great material damage during World War II. Even that which was not destroyed had very little value at its end. Shipyards had to be built and upgraded according to new and modern concepts. All adopted construction plans and projects of renewal, reorganisation, and modernisation, as well as parallel efforts in production and investment construction, in Yugoslavia were aimed at developing an industrial branch that had been of very little economic importance for the country before World War II. For that reason, significant financial resources (around 28 billion dinars) were invested in the development of the shipyard in the observed period, which enabled larger-scale shipbuilding to begin during the 1950s.

Given the permanent military threat to the country in the first post-war decade, shipbuilding in that period placed emphasis on the construction of ships for the needs of the navy. A large number of vessels were built for the needs of the Yugoslav Navy, which significantly contributed to increasing the country's defence capability. However, we must point out that the first fleet program from 1947, which, among other things, foresaw the delivery of 4 cruisers, 20 destroyers, and about 100 submarines to the navy, was never carried out.

Due to the reduction of the danger of war, starting in 1953, Yugoslav shipyards began to pay more and more attention to the construction of ships for the needs of the merchant marine and for export. In the last five observed years (1956–1960), shipbuilding became a distinctly export industry, placing more than half of its products on foreign markets. The increase in shipbuilding production in this period also had a favourable effect on the development of many other industries (ferrous metallurgy, electrical and mechanical industry, etc.), but above all it had a great influence on the improvement of the Yugoslav foreign trade balance.

Key words: Yugoslavia; shipbuilding; navy; merchant marine; Split; Rijeka; Pula.