

STOLJEĆE “3.MAJ”-a POVIJEST INDUSTRIJE I BRODOGRADNJE U RIJECI POGLED U BUDUĆNOST

Autor:
Petar Trinajstić

PREDAVANJE ZA TURISTIČKE VODIČE 14. 12. 2011.





XVII. Simpozij

Teorija i praksa brodogradnje

*The 17th Symposium on Theory and Practice
of Shipbuilding*

In Memoriam Prof. Leopold Sorta

Organizatori Simpozija:



TANKERA ZA PRIJEVOZ ULJA, NAFTE, NAFTNIH PRODUKATA I KEMIKA LIJA kao NOVOGRADNJA 693 izgrađen je u BRODOGRADILIŠTU 3.MAJ u Rijeci. Porinut je u more 19. studenog 2005. godine s navoza broj 1 u 11.00 sati kada je dobio ime PULA

Dugačak je 182 metara, širina 32,20 m; visina 17,50 m, nosivost mu je 46.900 tona, pokreće ga stroj snage 9.650 kW izrađen u Tvornici motora i dizalica '3.MAJ' .



Danubius 1905. g.

Ganz-Danubius 1911. g.

Cantieri Navali del Quarnaro 1920. g.

Kvarnersko brodogradilište 1945. g.

“3.MAJ” 1948. g.



“Brodograditelj”
simbol od 1965.



BROD JE NAŠA TRADICIJA I IZAZOV BUDUĆNOSTI



S.M.A.J.





- PETA KARTA EUROPE IZ GEOGRAFIJE KLAUDIJA PTOLEMEJA
TARSATICA D $37^{\circ} 40'$ Š $44^{\circ} 36'$ UŠĆE ENEUSA D $38^{\circ} 0'$ Š $44^{\circ} 45'$









CAR DOMITIANUS 1ST.



TARSATIČKI PRINCIPIJ POLOVICA 3. ST.



Navigare necesse est,
vivere non est!



Liburna



Starohrvatski brod
iz crkvice Sv. Jurja
kod Vrbnika 12-13 st.

1281.godine: FLUMEN, REKA, RIKA



1296. PETAR LONČARIĆ BACIO JE
KAMEN NA ČUDOTVORNO RASPELO

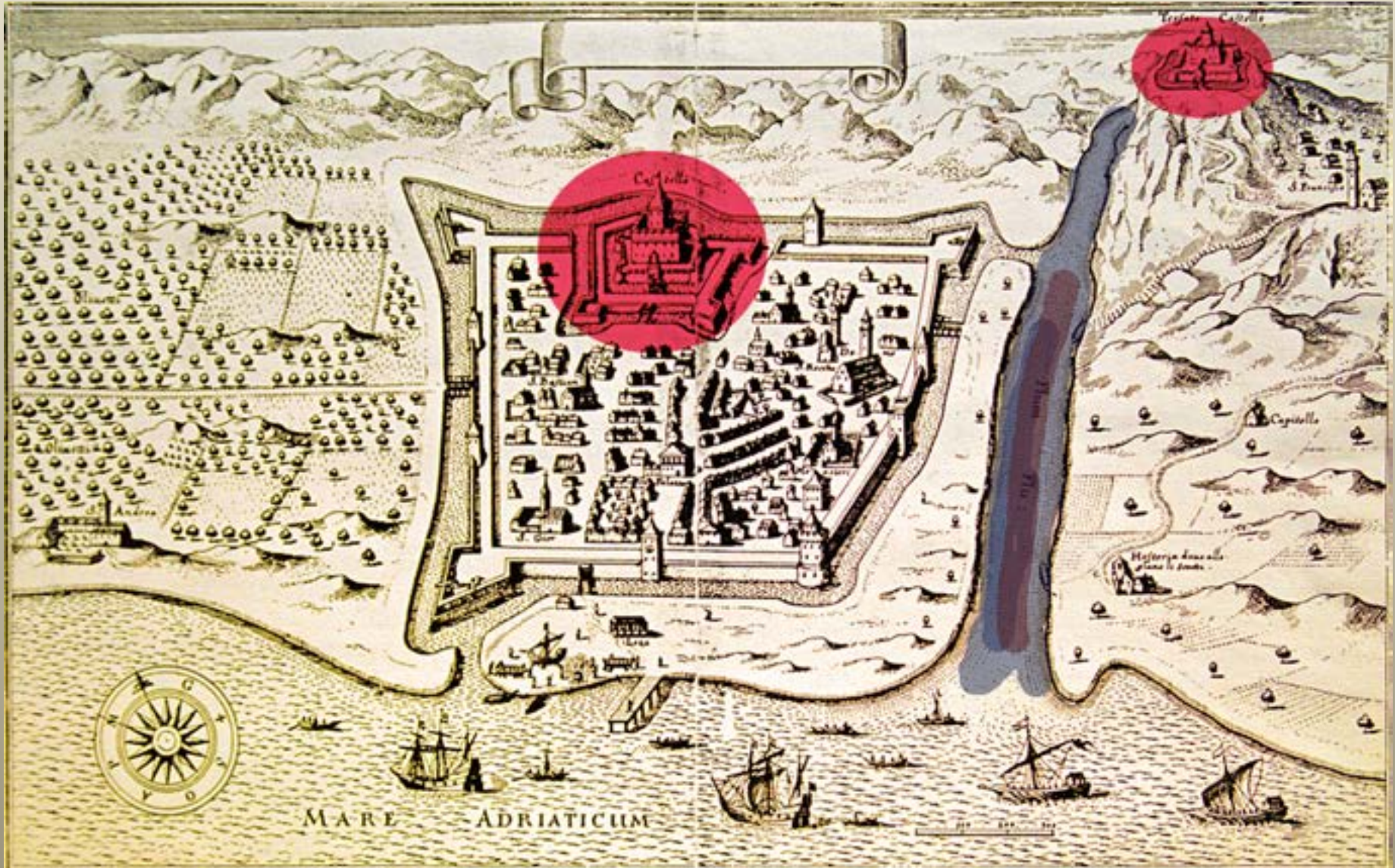


1273.: "PROGLAŠAVAN TEBE KOGA JE BOG
IZABRAO, A SVI KNEZOVI POTVRDILI, CAREM



OD 1291. DO 1294. NA TRSATU
BORAVI KUĆICA MAJKE BOŽJE

1288.godine TRSAT



WALSEOVCI 1. rujna 1465.ustupaju
Liburnijski feud i Rijeku kao nasljedno
dobro FRIDRICHU III HABSBUŘŠKOM



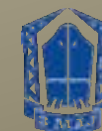
RAUNACHER 1450



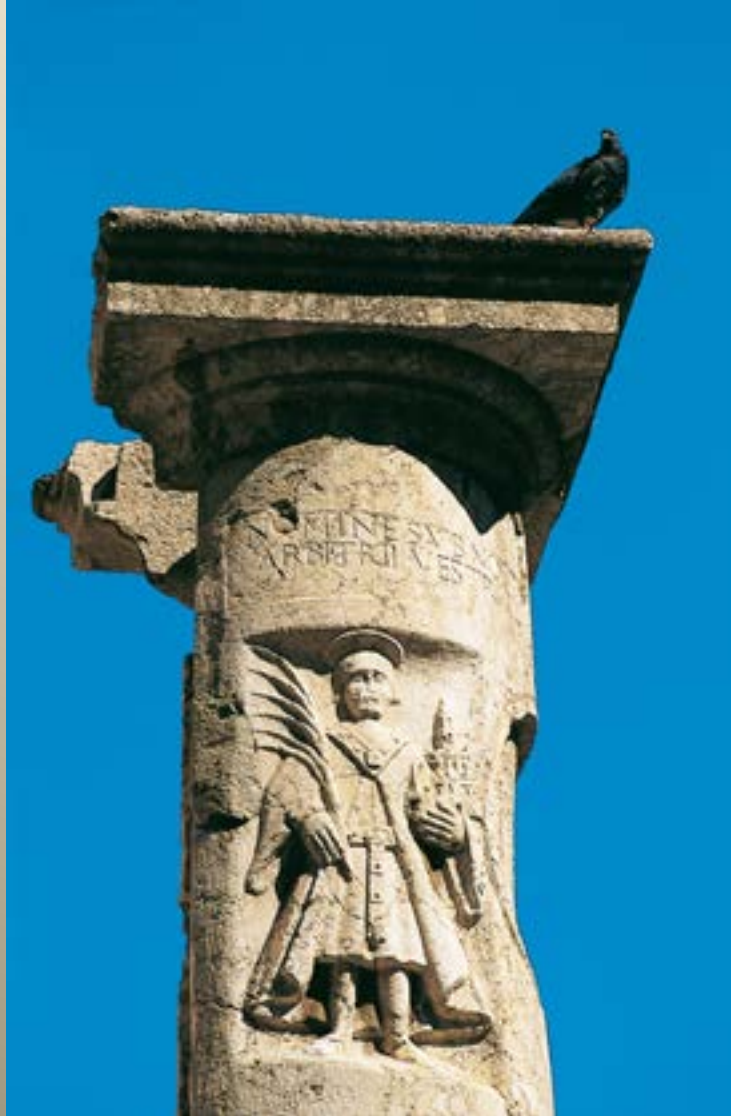
VINODOLSKI ZAKONIK 1288.



KRČKI KNEZOVI OD 1430 FRANKOPANI
GOSPODARI SU TRSATA DOK GA NISU
OSTAVILI KRALJU KORVINU KOJI GA JE IZGUBIO
1485. U RATU S KRALJEM FRIDRICHOM III



3. MAJ



CIJENA VJERNOSTI, MLETAČKI PLJAČKAŠKI POHOD NA RIJEKU

KAMENI STUP ZA STIJEG SA
NAJSTARIJIM UŠČUVANIM LIKOM SV.
VIDA ZAŠTITNIKA RIJEKE PODIGNUT ZA
CARA MAXIMILIANA 1509. KOJI JE
GOVORIO: "Tko za života ne napravi
spomenik zaborave ga nakon prvog
zvona".



RIJEČKI ZALJEV NA KARTI IVANA KLOBUČARIĆA KONCEM 16. STOLJEĆA



I dok prebjeg pred Turcima modruški biskup Benja u Rijeci tiska glagoljske knjige hrvatski velikaš Petar Kružić 1531. gradi stube od mora prema svetištu Majke Božje na Trsatu. Klis padne 1537. Preživjeli uskoci spas su pronašli u habsburškom Senju. Dok je Venecija bila u ratu s Turcima na uskočke akcije gleda blagonaklono. Nakon što je Venecija sklopila mir s Turcima 1540. uskoci pljačkaju na turskom i mletačkom teritoriju.



Rijeka 1579 g.



Uskoci-Brgud



Brodogradilište u 17 st.

DIPLOMA CARA LEOPOLDA I od 6. lipnja 1659.



INDEFICIENTER

NEPRESUŠNO

DIPLOMA CARA LEOPOLDA I od 6. lipnja 1659.

Samo godinu dana od ustoličenja car je 1659. godine Rijeci diplomom podijelio novi grb s karakterističnim habsburškim dvoglavim orlom, s razlikom što riječki orao u odnosu na carski ima obadvije glave okrenute u lijevo i stoji na vrču iz kojeg teče voda, a ispod je ispisano geslo: „INDEFICIENTER.“

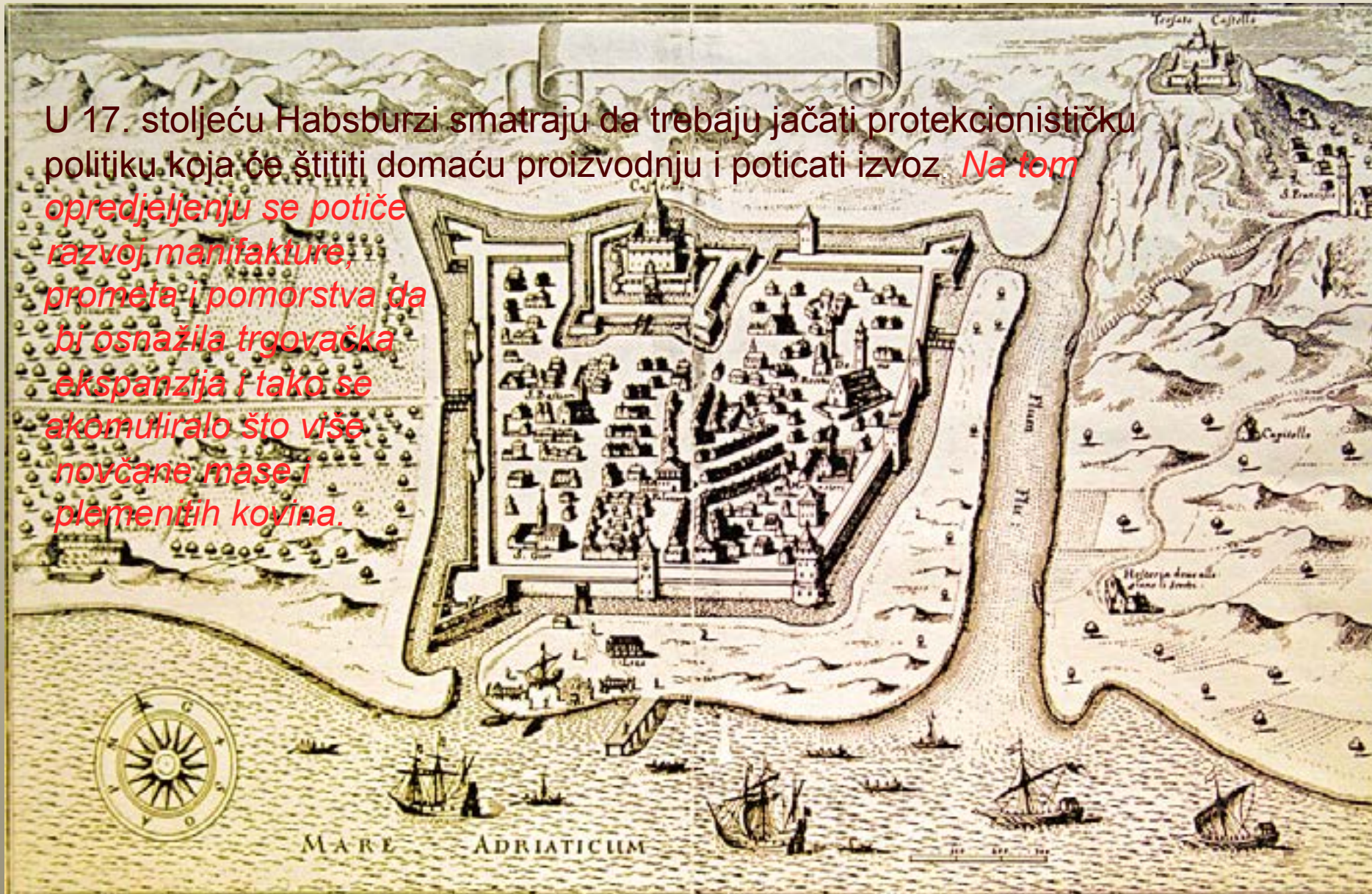


NEPRESUŠNO



J.M.F.

U 17. stoljeću Habsburzi smatraju da trebaju jačati protekcionističku politiku koja će štititi domaću proizvodnju i poticati izvoz. *Na tom opredjeljenju se potiče razvoj manufakture, prometa i pomorstva da bi osnažila trgovačka ekspanzija i tako se akumuliralo što više novčane mase i plemenitih kovina.*





U Rijeci se prilike u pomorstvu i brodogradnji postupno poboljšavaju pa je bratovštini Sv. Nikole 1687. dana novčana potpora i dodijeljeno zemljište uz Rječinu da tu podigne brodogradilište kamo je 1689. preseljeno brodogradilište s Cerovice, a pored ovog djeluje još jedno brodogradilište na prostoru današnje Žabice.

VALVAZOROV CRTEŽ iz 1689.

„U ovom gradu život je veoma ugodan. Tuj možeš dobiti izvrsna jela i vina, zrak je zdrav, voda hladna i zdrava. Snijeg rijetko pada, no ga odmah nestaje. Često puše vrlo jaki i oštri sjevernjak“. Valvazor je dakle dobro zapamtio neugodnu riječku buru, ali tu pušu i ugodniji vjetrovi koje su prepoznali poslovni Dubrovčani koji su zategli svoja jedra za nove plovidbe poslovnih poduhvata, te već 1690. Dubrovačka Republika otvara svoj konzulat u Rijeci. Dubrovnik dobiva podršku Habsburgovaca protiv Venecije koja ga želi izolirati i uništiti.

MERKANTILNA POLITIKA CARA KARLA VI 1711. – 1740.

Prema merkantilističkoj teoriji bogatstvo i moć države počiva na novcu. Stoga državnim mjerama treba usmjeravati ekonomsku politiku na način da se potiče izvoz, a istovremeno uvoznim carinama zemlja zatvori prema konkurentnom uvozu. Car Karlo VI. prepoznavši koristi pobjede Engleske na moru i u trgovini, te zahtjeve vremena i važnost gospodarskih reformi, u cilju jačanja merkantilizma i pomorsko – trgovačkog gospodarstva na Jadranu 1719. godine podjeli Rijeci i Trstu status slobodne luke i dodijeli im i druge povlastice kako bi se intenzivnije uključili u razvoj pomorstva i svjetsku trgovinu.

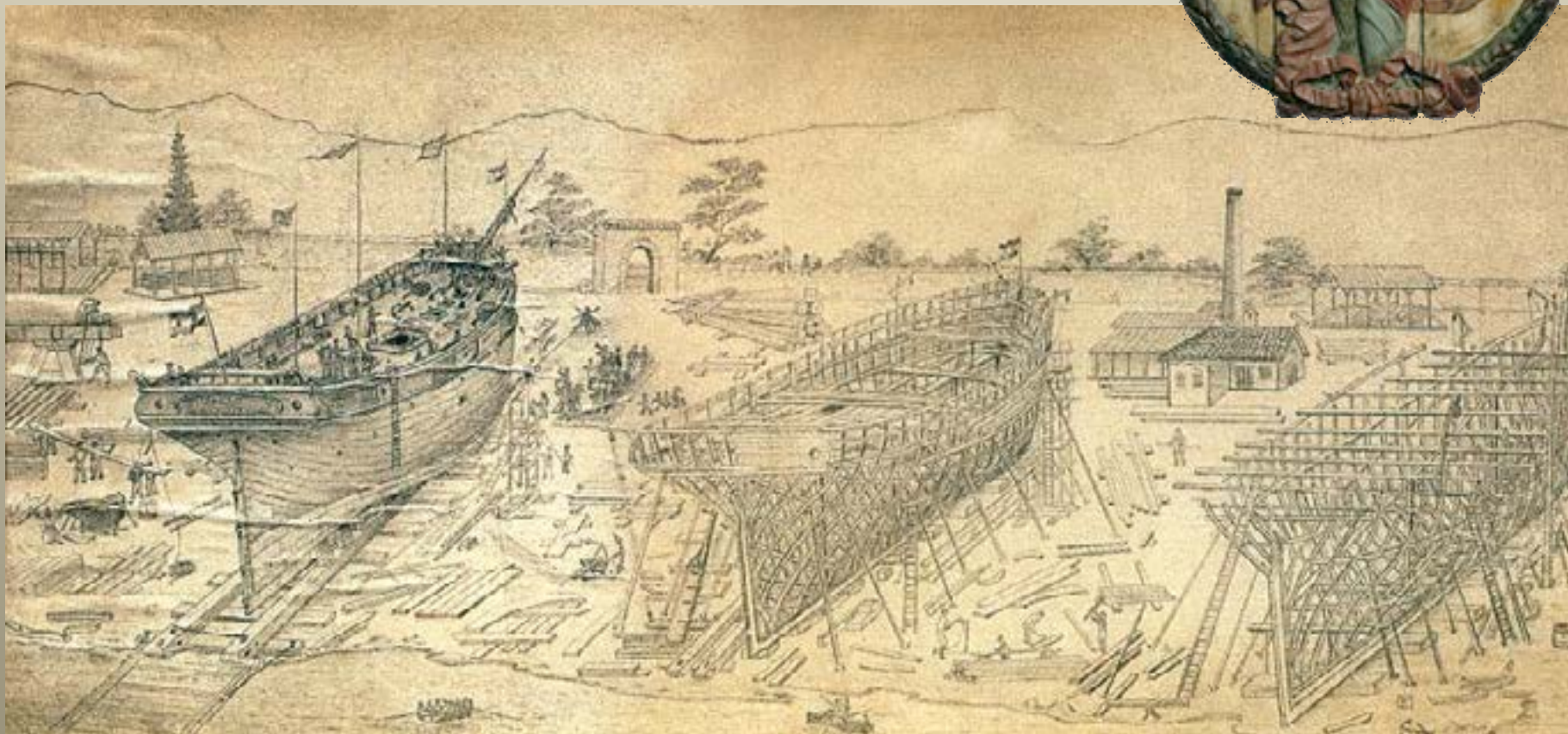


Patent od 18. ožujka 1719.

1717. g. Proglašava slobodnu plovidbu Jadranom, a
1719. g. Rijeku i Trst slobodnim lukama

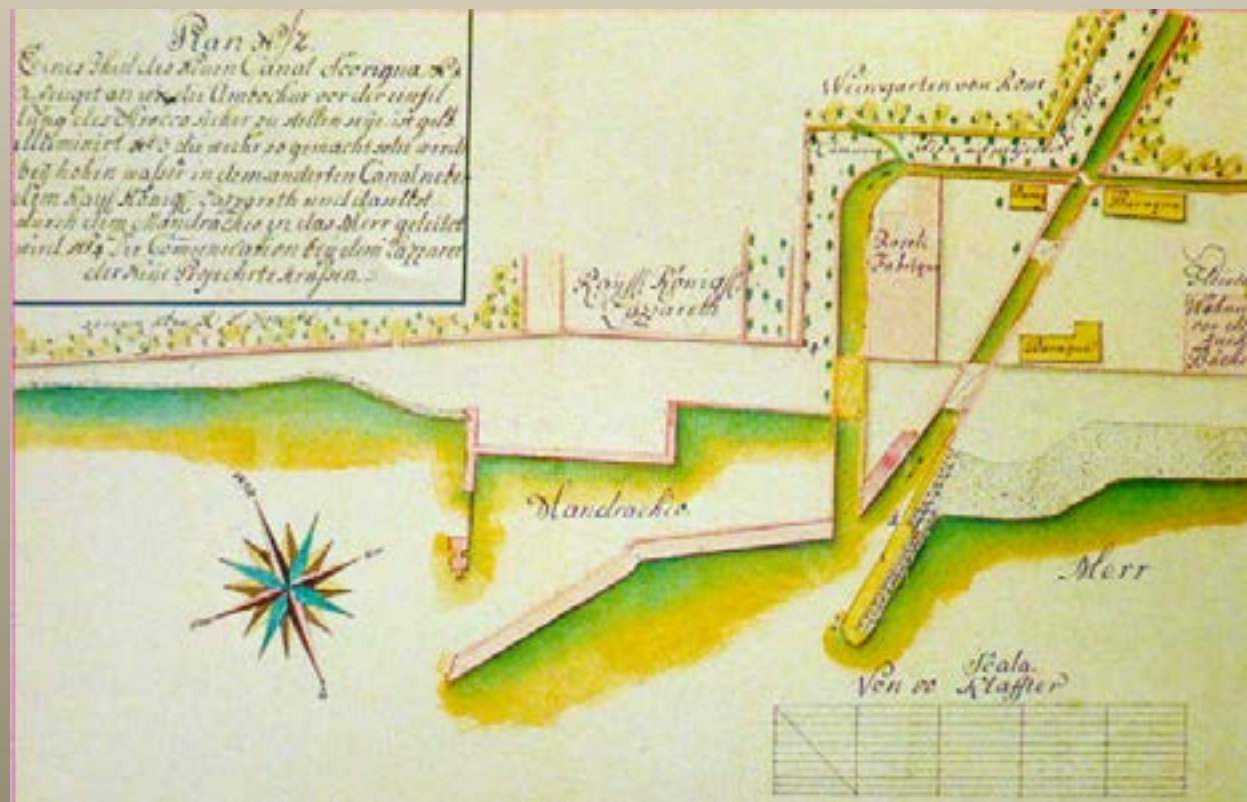
Radi unapređivanja gospodarskih veza s Turskom, po uzoru na britansku i nizozemsku praksu, osniva se u Beču 1719. i Kraljevska privilegirana Orijentalna kompanija.

Povlastica Orijentalnoj kompaniji 1722. g.
za gradnju brodova duljih od 20 m





1722. KARLO VI. GRADI LAZARET U RIJECI



USČUVANI DIO MONUMENTALNOG BAROKNOG
PORTALA LAZARETA KARLA VI. IZ 1722.



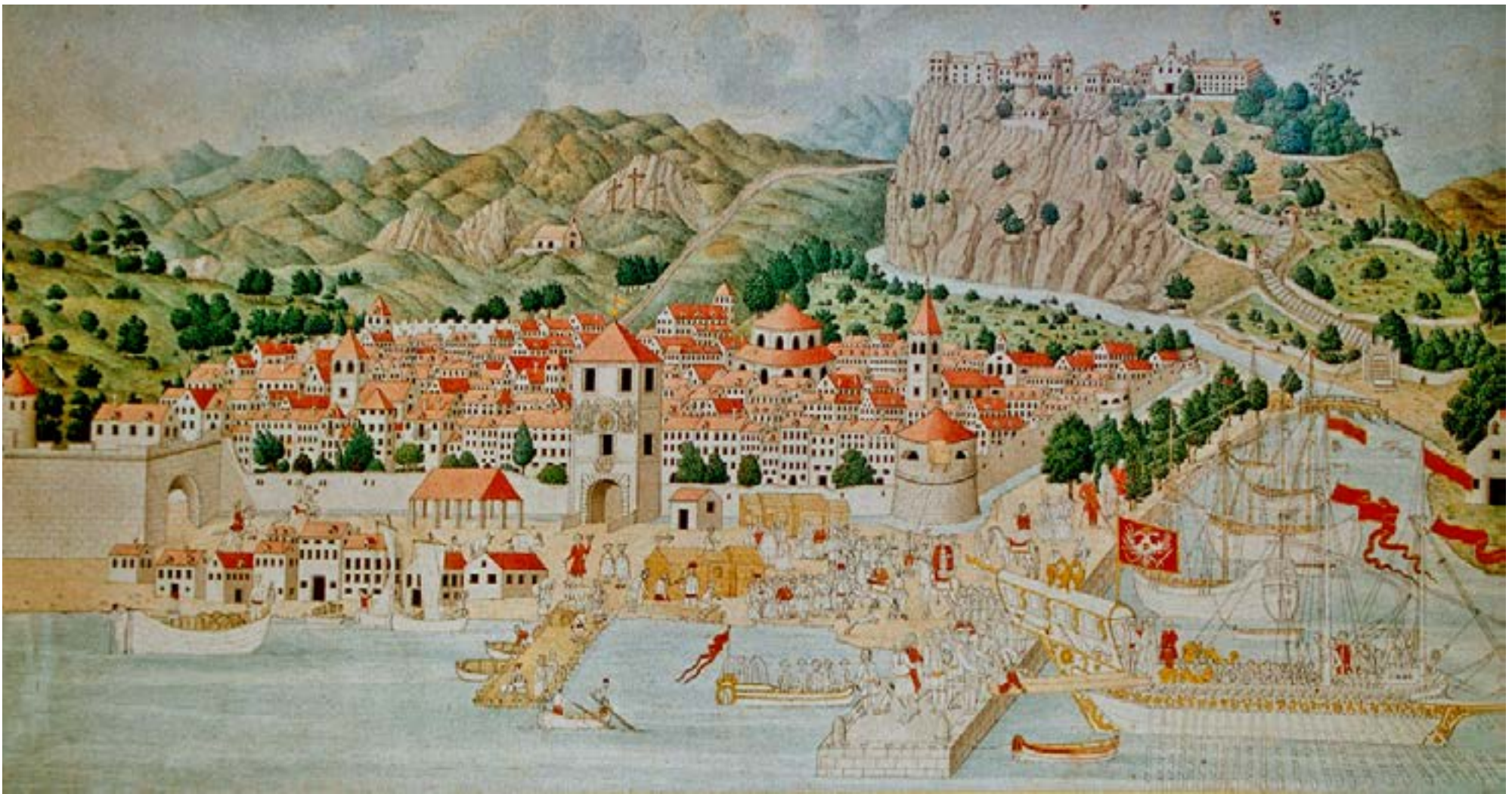
KARLO VI GRADI ARSENAL U KRALJEVICI I KAROLINSKU CESTU
OD RIJEKE PREKO DRAGE, FUŽINA, MRKOPLJA DO KARLOVCA



Prospekt der Stadt Fiume wie Soliche von Ost Gegen West Anzusehen.

Car Karlo da bi ove krajeve bolje povezao sa zaleđem i tako povećao izvoz proizvoda iz od Turaka oslobođenog Podunavlja, nakon opsežnih istraživanja, započne 1725. s radovima na gradnji kolne ceste od Karlovca preko Bosiljeva, Mrkoplja, Ravne Gore, Fužina, Hreljina i Drage do Rijeke s odvojcima za Bakar i Kraljevicu. Istovremeno da bi ojačao flotu i snagu na moru započne i izgradnju prvog austrijskog pomorskog arsenala u Kraljevici.





Dolazak Karla VI u Rijeku, 1728. g.

1717. g. slobodna plovidba Jadranom

1719. g. Rijeka i Trst slobodne luke

1728. g. cesta "Karolina"

1729. g. brodogradilište u Kraljevici

Potres 1750. g.



Rijeka je znala iskoristiti državne poticajne mjere koje su joj osigurale dugoročne privilegije, subvencije i oslobađanje od plaćanja poreza čime su bili privučeni ambiciozni poduzetnici i investitori. Moderna duhom, oslanjajući se na vlastite snage ali i poduzetne ljude doseljene iz svih krajeva, ne samo Monarhije već gotovo cijele Europe privučene novim mogućnostima grada, Rijeka uspješno korača u budućnost. Trasiraju se nove ceste, grade se kuće, dovršavaju i obnavljaju crkve te je 1725. u Rijeku došao još jedan furlanski graditelj Bernardin Martinuzzi da sa svojim sinom dovrši crkvu Sv. Vida koju je 1638. započeo graditi Franjo Oliveri.



2006

SORTA



3. MAJ

Gdje nema koristi nema ni blagoslova!

MARIJA TEREZIJA 1740. do 1780.

1750 donosi bitne odluke za razvoj RIJEKE

Da se sruše gradske zidine i grad širi na nove prostore i osniva GLAVNU TRGOVAČKU KOMPANIJU TRSTA I RIJEKE kako bi se pokrenula proizvodnja šećera i trgovina



Mariju Tereziju su opisivali kao lijepu djevojku s velikim plavim očima i svijetlom kosom s malo crvenkastog sjaja, te snažne građe



Četrdesetogodišnju vladavinu Marije Terezije obilježili su brojni ratovi, ali i brojne reforme koje su modernizirale „zastarjelu“ monarhiju



PLAN ŠIRENJA GRADA NAKON POTRESA IZ 1785.

U razdoblju od katastrofalnog potresa 1750. pa do kraja 18. stoljeća stvorene su presudne promjene u slici grada koje su oblikovale novi urbani krajolik Rijeke. Nova panorama Rijeke poprimila je lik djelomično oprečan mediteranskoj urbanoj tradiciji. Na području današnje Rijeke 1775. bilo je 299 malih, srednjih i čak četrdesetak velikih vinograda. Vinogradarstvo je tada bila značajna gospodarska djelatnost grada i mnogim Riječanima nezanemariv izvor priroda ali i užitka domaće kapljice: rebule, belice i jarbola. Na intezivno bavljenje vinarstvom i vinogradarstvom i danas nas svojim nazivom podsjeća Dolac, pa riječka Brajda predio raskošnih vinograda izvan gradskih zidina na kojem će u to vrijeme početi nicati prvi industrijski pogoni u Rijeci.

Rijeka je imala znatno ranije urbanističke planove nego druge naše urbane sredine, npr. čitavo stoljeće prije Zagreba, što je, intenzivirala proizvodnju, trgovačku i pomorsku djelatnost i omogućilo joj ubrzan društveni razvoj i napredak te postiže značajan civilizacijski doseg u odnosu prema drugim gradovima onodobne Hrvatske.

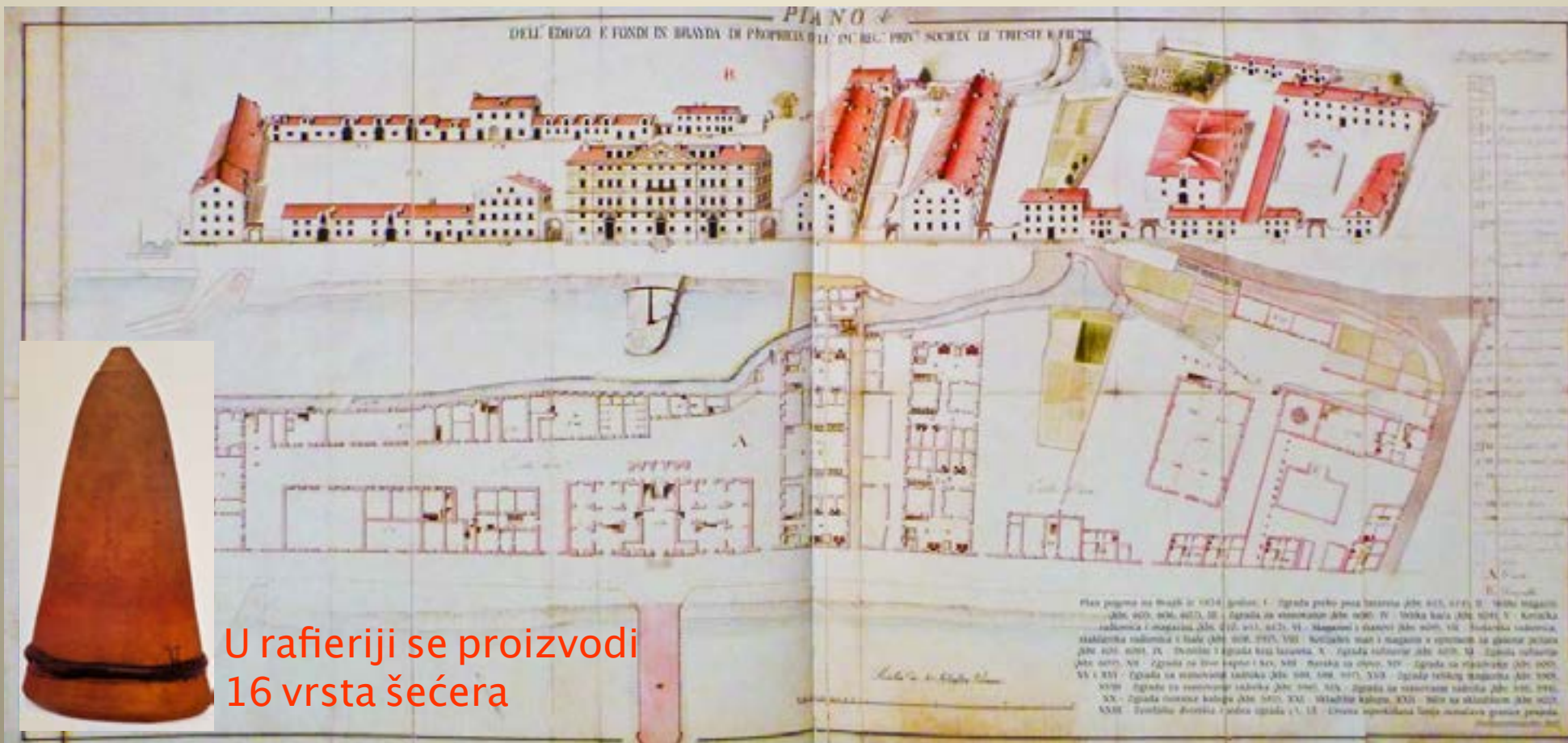
PLAN LAZARETA I RAFINERIJE ŠEĆERA NA BRAJDI 1752. g.



Nizozemska trgovačka kuća PROLI I ARNOLD iz Antverpena dobila je povlasticu za osnivanje Kompanije. Uz proizvodnju šećera i voska bavila se uvozom i izvozom kave čaja, duhana, izgradnjom brodova i otvaranjem novih pomorskih linija

KOMLEKS ŠEĆERANE PRIVILEGIRANE KOMPANIJE NA BRAJDI

1750. do 1828. (1768 ima 704 uposlene osobe; 49 stranaca, 316 aust. podanika i 339 domaćih)



U rafineriji se proizvodi
16 vrsta šećera

Kompanija uspješno posluje i u floti ima **24 broda**. Na Brajdi djeluje i pogon kalupa, kovačka staklarska i stolarska radionica, klaonica, taverna za vinotočje. Ima svoje zidare, bačvare, kotlare, staje za goveda i konje, spremišta za ugljen i sijeno. Bio je to samoodrživ manufaktorni pogon za smještaj i prehranu namještenika.



U Rijeci ima 3 rafinerije na Brajdi, Smrekarima i Pansolu



UPRAVNA ZGRADA PRIVILEGIRANE KOMPANIJE 1750. do 1828.





OSIM KAPITALA DONESEN JE SNAŽAN PODUZETNIČKI, INTELEKTUALNI I KULTURNI DUH U GRAD



Masonska pregača s hramom, zidarskim alatom i drugim simbolima masonstva, početak 19. stoljeća. Adamić je bio uključen i u masonski pokret. (Wien Museum, Beč)

Nešto više nemira u učmalu riječku sredinu unjeli su Nizozemci i Belgijanci zaposleni u Rafineriji šećera, svojim idejama "slobodnih zidara" framasona. Ovaj reformski pokret nastao u uvjetima liberalnog prosvjetiteljstva prerastao je u ekskluzivnu zajednicu međusobnog pomaganja bogatih i uglednih pripadnika aristokracije i buržoazije. Ova ekskluzivno muška udruženja uz mistične

i okultne ceremonije zastupali su ideale prosvjetiteljstva i u početku su bila apolitična i nadnacionalna udruženja. Zbog slobodoumnijih ideja, protivnih stegama vjere i apsolutističke vlasti u državi framasoni su bili upućeni na tajnost djelovanja i u narednim vremenima u svojim redovima okupljaju znatan broj najznačajnijih riječkih poslovnih ljudi poput Andrije Ljudedevita Adamića, Paula Scarpe i drugih.

Samo jaka vojska i puna blagajna "jedino sredstvo za osiguranje Pragmatičke sankcije i nedjeljivosti nasljednih zemalja"



*Suvladar car Franjo Stjepan Lothringen u političkoj je svakodnevnici igrao samo sporednu ulogu, međutim imao je organizacijske sklonosti i znanstveni mar što je nedostajalo većini Habsburgovaca. Franjo Stjepan se ne zadužuje već zarađuje. Špekulirao je na međunarodnoj burzi i uložio svoj novac u probitačne trgovačke i polodjelne projekte. Što god je dotaknuo pretvaralo se u živ novac s likom njegove žene. **Taliri Marije Terezije dugo su vremena bili najvrednija valuta svijeta.** Habsburgovci su jači no ikad.*

Tada i hrvatski krajevi bilježe određeni, napose gospodarski, napredak za razliku od naših krajeva pod Venecijom koji sve više propadaju te se nastoje othrvati zlehudoj sudbini gospodarice Jadrana na umoru.

Sretan na kocki i sa ženama, pun novca, zdrav, bez obveza, na vrhuncu života mogao je samo oduševljeno reći "Neka samo traje". No, nije potrajalo, osiromašen 1774. vraća se u Veneciju gdje za malen ali redovit prihod postaje doušnik, koji često svojim površnim izvještajima vara svoje klijente. Pa tako, iako Rijeku nije ni vidio nego se o njoj raspitivao u Trstu u svom pomalo euforičnom izvješću piše o velikim radovima na izgradnji ceste od Karlovca do Senja, zatim o regulaciji rijeka Save i Kupe, te hvali i cestu kojom se od Karlovca do Rijeke stiže za samo dvadeset i pet sati, iako oni koji su iskusili ovu cestu osobito s teretnim kolima i u zimskim uvjetima imaju mnogo lošije mišljenje o Karolini pa će Riječani biti uporni u traženju načina da se izgradi bolja i sigurnija cesta kojom će se moći putovati i zimi. Iako je Trst tada peterostruko veći i znatno uspješniji grad s boljom lukom venecijanski obavještajac Giacomo Casanova u studenom 1776. zaključuje "ne piše se dobro Trstu jer će Rijeka privući ugarsku, a isto tako i uvoznu robu", a mi možemo zaključiti da iznosi više bojazni Trščana koji u strahu od jačanja Rijeke i njena vezivanja uz Peštu žele ostvariti još veću pomoć i zaštitu Beča.



Od Rijeke i područja između Rijeke i Karlovca zapadno od Karoline formira se nova Severinska županija podložana Hrvatskom kraljevskom vijeću u svim poslovima osim u trgovačkim poslovima kojima će upravljati Riječki gubernij. Ovakvim rješenjem nezadovoljni su Hrvati, a osobito iz razloga što je na čelo Severinske županije 1777. postavljen za velikog župana riječki guverner Mađar Majlath koji je istovremeno bio kapetan riječki i kapetan bakarski.

SUKOB BAROKA I PROSVJETITELJSTVA

Godine 1765. umro je car Franjo Stjepan kojeg nasljeđuje njegov sin Josip II. Kao suvladar Marije Terezije od početka daje do znanja da želi vladati zajedno s caricom. Bio je to pravi izazov za jednog dvadesetčetverogodišnjaka koji objavljuje "**Velike stvari treba riješiti jednim udarcem**". Budući da dijeli krunu s majkom polaže pravo na obnovu države što drži i svojom dužnošću. Njegova izborna parola glasi: "**Sve za narod, ništa preko njega**".

Car Josip II. kada je 1775. posjetio Rijeku prenoćio je u gostionici na Fiumari, a idućeg dana bio je na svečanoj službi Božjoj u zbornoj crkvi i uvečer je u riječkom kazalištu prisustvovao kazališnoj predstavi. Josip II. je u Rijeku došao brodom iz Kraljevice gdje se je oduševio lukom i brodogradilištem za razliku od ostalog Primorja gdje je unatoč ponekome povoljnom dojmu ustanovio "Svuda puno siromaštva, žalopojki i prosjačenja". U svoj je dnevnik o posjetu Rijeci između ostalog zapisao: "Zatim smo otputovali prema Rijeci pored usidrenih brodova, među kojima su bila i dva strana francuska broda što su dopremila šećer. Jedan od ta dva broda nije ukrcao ništa, pa ga je trebalo otpremiti s kamenjem. To je pristanište sigurno i dobro, a inače, osim u kanalu što ga je oblikovala Rječina, nema ni jedne jedine brodske luke, a i ona nije odviše prostrana pa u nju mogu pristati samo manji brodovi. Odatle smo otišli u posjet Rafineriji šećera, koja je jedno doista lijepo i dojmljivo zdanje i koja vrlo dobro posluje. Tamo se u ovom trenutku prerađuju velike količine šećera i skladišta su puna zaliha. Dali je uvijek bilo tako ne znam. Potom smo otišli u lazaret i u skladišta, koja su lijepo izgrađena, na dobrom su mjestu te su jako lijepo zaobljena. No u njima nema ničeg osim nešto žitarica grofa Theodora Bathianya, a u ostalima sam šećer i kava koji pripadaju kompaniji. Zatim smo objedovali, a nakon toga smo posjetili tvornicu sapuna i rosolija te kože. Te su tvornice u vlasništvu baruna Marottija, jednog od najjačih trgovaca. Ostali su tek na početku i ne znače mnogo. Zatim smo prošetali uz Rječinu. Šetnja je bila vrlo ugodna, vidjeli smo i jednu feluku kako otplovljava prema Trstu..."



Bakar, starog riječkog konkurenta, carica je 1778. proglasila slobodnom lukom, a slijedeće godine i slobodnim kraljevskim gradom, Rijeka prosvjeduje. Carica zato 1779. određuje da se "grad Rijeka s kotarom i nadalje smatra odjeljenim i Svetoj kruni Kraljevine Ugarske pridruženim tijelom, a da se ni na koji način ne miješa s bakarskim kotarem koji je od početka pripadao Kraljevini Hrvatskoj."

Ovim dokumentom carica je htjela dati poticaj Rijeci a Mađari će ga koristiti za dokazivanje da je Rijeka iliti Fiumeban pravno njihova sve do raspada Monarhije 1918. godine.



STRANCI USAVRŠAVAJU RIJEČANE U RIBOLOVU I GRADNJI BRODOVA

Šezdesetih godina u Rijeku dolazi nizozemski stručnjak sa namjerom da poduči riječke ribare u lovu plave ribe većim plovilima i mrežama u većim dubinama, te soljenju ribe. Pozitivan i blagotvoran utjecaj imao je i dolazak brodograđevnog stručnjaka Julija Nocetija iz Livorna u Kraljevicu gdje su se gradile dvije fregate. Od 1764. do 1767. on je podučio mnoge domaće ljude brodograditeljskom zanatu i zapravo organizirao prvu školu modernog brodograditeljstva u nas. Znatan doprinos razvoju riječke brodogradnje dao je i francuski brodograđevni stručnjak (konstruktor navalis) Franjo de Sales Imberto koji dolazi u Rijeku na poziv Riječkog gubernija 1777. godine. On je svojim inicijativama i marljivošću znatno unaprijedio proizvodnju podignuo stručno znanje te uklonio tehničke i organizacijske slabosti riječkih škverova.



ANDRIJA LJUDEVIT ADAMIĆ 1780. do 1828.

.Koncem 18. i u prvim desetljećima 19. stoljeća u burnom vremenu europskih zbivanja, koja su temeljito preobrazile državni, društveni i gospodarski poredak, na riječkoj se političkoj, kulturnoj i privrednoj sceni izdvaja jedna izuzetno oštroumna, dinamična i svestrana ličnost koja svojim životom i djelovanjem na osebujan način svjedoči duh vremena. Bio je to Ljudevit Andrija Adamić, čovjek koji je spoznao važnost i pokretačku snagu novca. Osim što je bio spretan trgovac i poslovan poduzetnik bio je uspješan i u javnim i kulturnim inicijativama. Njegovo djelovanje u Rijeci započelo je nakon školovanja u Beču 1780. kada su se počele odvijati dvije presudne revolucije – industrijska i društvena. U tim prijelomnim vremenima Europe Adamić nije nositelj velikih revolucionarnih i prosvjetiteljskih ideja. Nije ni filozof, ni prorok, ni nacionalni heroj. Naprotiv, Adamić je promoćurni veletrgovac, inventivni poduzetnik, pragmatičan čovjek, graditelj, inovator, britanski konzul, vijećnik u Požunskom saboru, poticatelj gospodarstva, riječki dobrotvor i pokrovitelj umjetnosti koji je u svom životu od 1766. do 1828. najviše volio zaradu i novac ali i "učinio sve ono što zadivljuje oko putnika korisnošću i ljepotom" u Rijeci kako je zapisao engleski putopisac Petar Evan Turnbull



INDUSTRIJA I PARNI STROJ POKREĆU SVIJET

Početak 19. stoljeća trgovina Rijeke, posebno ona usmjerena prema Mađarskoj, još nije bila značajna. Slabi izvozno uvozni promet riječke luke nije bio dostatan za riječke brodarske kapacitete. Stoga glavni prihod grada pritjecao je iz djelatnosti više brodogradilišta, slobodne plovidbe, prijevoza strane robe kao i iz tvornica konopa, alkohola, šećera i drugih manufakturnih djelatnosti. To je doba utemeljenja građanske civilizacije kada tehnički napredak donosi potpuno drugačiji život. U drugoj polovici 18. i početkom 19. stoljeća Engleska je doživjela izuzetan gospodarski napredak. Tijekom samo nekoliko desetljeća iz proizvodnog i ekonomskog sustava koji se temeljio na poljoprivredi i zanastvu utemeljila je nov sustav industrijske proizvodnje. Industrijsku revoluciju omogućili su razni čimbenici, među kojima se posebno ističu razvoj znanosti i otkriće odnosno primjena parnog stroja. Termička energija te željezo, ugljen i para potiskuju drvo i energiju vode i vjetra. Doba je to modernizacije kada izumitelji i inovatori prednjače istaknutim djelima i velikim uspjesima. Niz tehničkih pronalazaka omogućuje mehanizaciju rada i prelazak s ručnog rada na manufakturnu i tvorničku proizvodnju. U Engleskoj su najprije stvoreni preduvjeti za industrijsku revoluciju što se snažno manifestiralo na prijelazu stoljeća kada je pomorski i kopneni promet doživio tehnički napredak poslije pronalaska parobroda (Fulton 1807.) i parne lokomotive (Stephenson, oko 1814.). U prvim desetljećima 19. stoljeća Adamić svjestan značaja tehničkog napretka osim što sam izrađuje idejne skice trase Luzijanske ceste i dalje agitira za ostvarenje planova za regulaciju Kupe predlaže osnivanje brodske linije uzduž jadranske obale i potiče izgradnju željeznice.



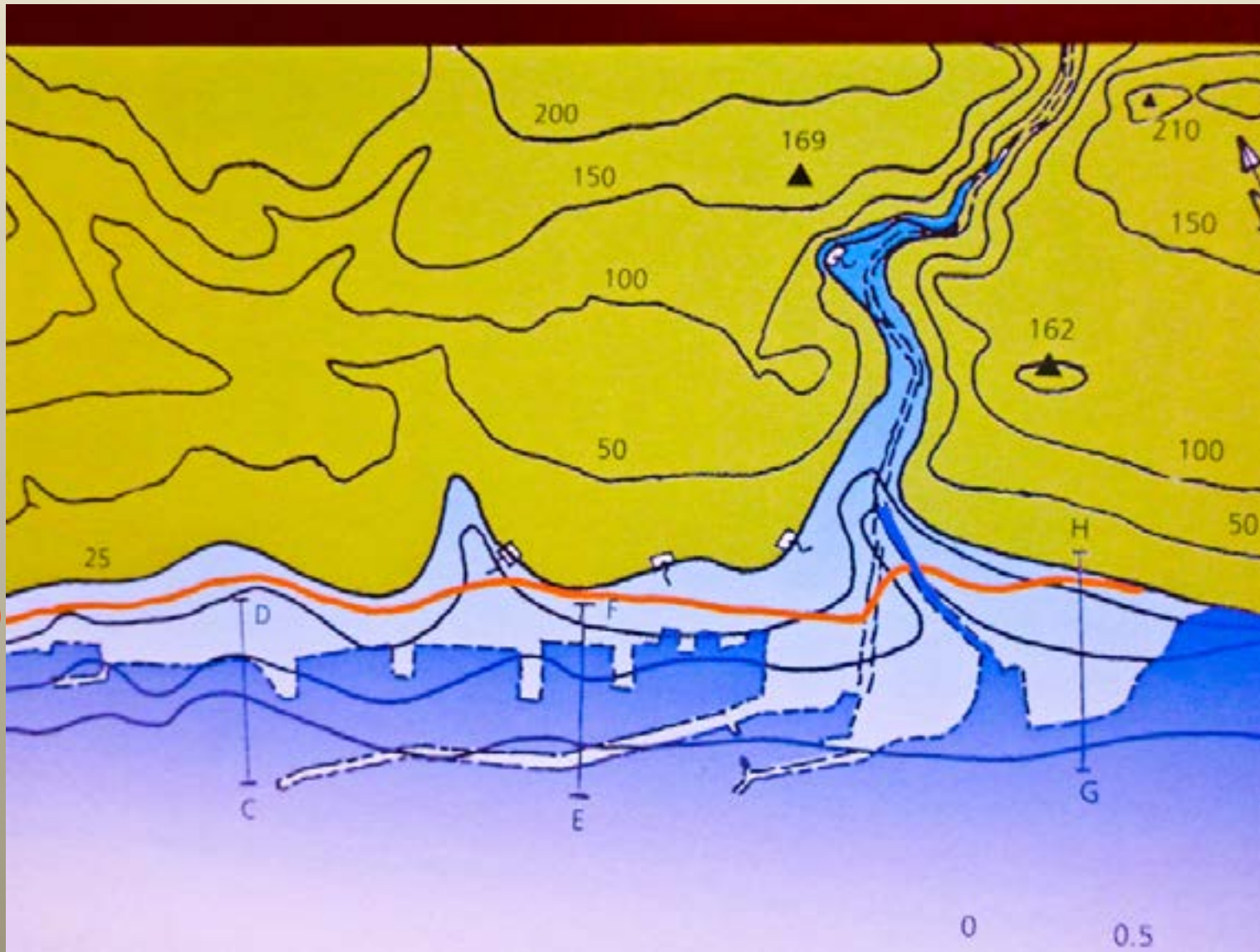
USPON RIJEČKE BRODOGRADNJE

Rijeka je gotovo ostala bez brodova koje je većinom izgubila u paljenju i pljački Engleza kod napada na grad 1813. godine, te i zbog gusarskih napada na moru. Ne dočekavši očekivanu pomoć "osloboditeljice" Austrije zahvaljujući završetku nove ceste, Lujzijane, znatno su im porasle mogućnosti za razvoj trgovine s unutrašnjošću, Hrvatskom i Mađarskom. Riječka su se brodogradilišta u takvoj situaciji počela širiti tolikim uzletom da su gradu već od 1814. počele pristizati pritužbe kako su razni brodograditelji zauzeli svu obalu od Adamićeva kazališta pa sve do mosta na Rječini. Dostokora ni taj prostor nije više bio dostatan, pa je Antun Paškval Katalinić tražio dozvolu za dogradnju škvera na lijevoj obali Rječine, na Franjevačkoj brajdi, a Ivan Matija Kozulić moli 1824. dozvolu za gradnju škvera na Pećinama. Nakon njih i drugi riječki brodograditelji traže dozvole za nova brodogradilišta, pa škverovi niču na prikladnim obalnim mjestima istočno i zapadno od centra grada, a jača i zanatstvo vezano za gradnju brodova. Gradnja brodova oduvijek je bila složena djelatnost koju su izvodili pretežno zanatlije drvodjelske struke, a kako se s vremenom u brodove ugrađuje sve više metalne oprema sve veći značaj dobivaju i obrtnici metalske struke. U brodogradilištima niču kovačke radionice, ljevaonice itd., a uz brodogradilišta podižu se i ostale zanatske radionice za izradu vesala, jedara, užeta, sidara, lanaca što je uvjetovalo ranu pojavu manifakturnog načina proizvodnje. Od 1815. do 1829. brodove u Rijeci grade Katalinić, Kozulić i Medanić čiji brodovi imaju nosivost i do 400 tona. Kozulićev škver je preuzeo Andrija Zanon koji je u njemu od 1829. do 1846. izgradio 36 jedrenjaka duge plovidbe izvrsne kvalitete od kojih su neki preprodani Argentinima koja ih je uvrstila u svoju ratnu mornaricu. Pa tako brigantin "Restautador Rosas" 1844. postaje čak komandni brod argentinske ratne





Prvi parobrod “Ana Marija” izgrađen u Kraljevici, uplovio u Rijeku 1836. g.



1860

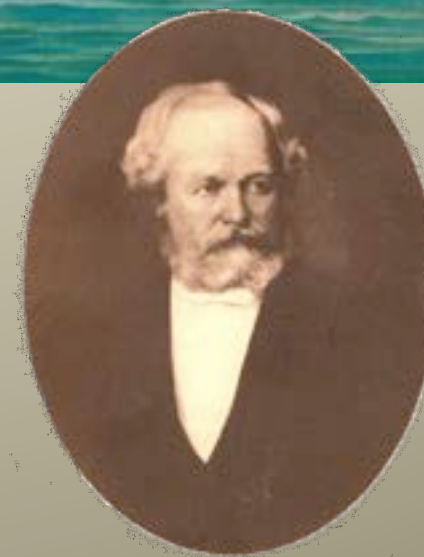
Od 1851. – 1861. g. sagrađen 301 jedrenjak
ukupne nosivosti 110.000 tona.



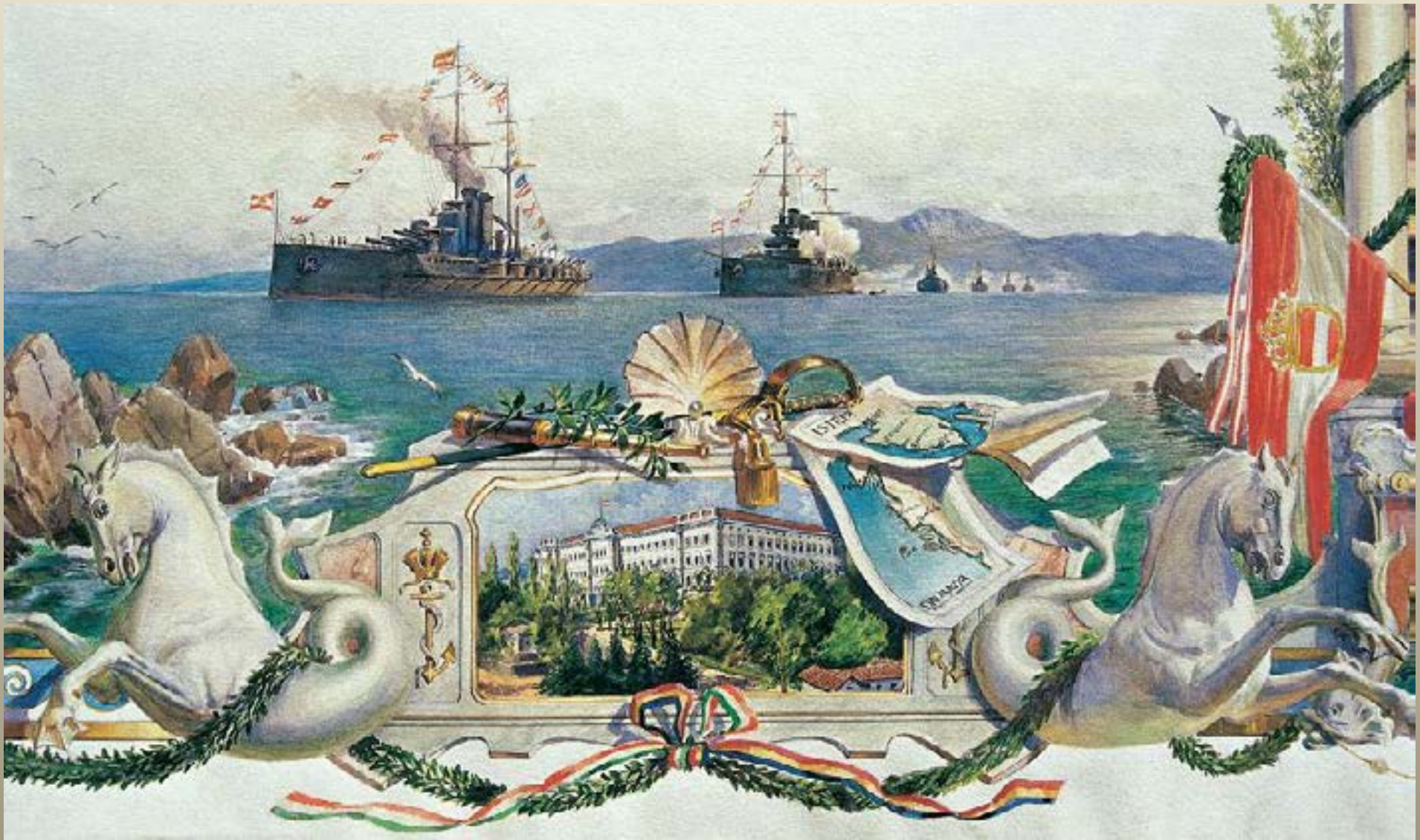
Jedrenjak “Splendido” izgrađen u Rijeci 1850. g.
Kapetan Ivan Visin od 1851. – 1859. oplovio svijet.



1853. g. Fonderia Metalli
društvo za popravak brodova i mehaničarske radove
1857. g. dolazak Roberta Whiteheada
Stabilmento tecnico fiumano – Riječka tehnička tvornica
brodogradilište i tvornica parnih strojeva



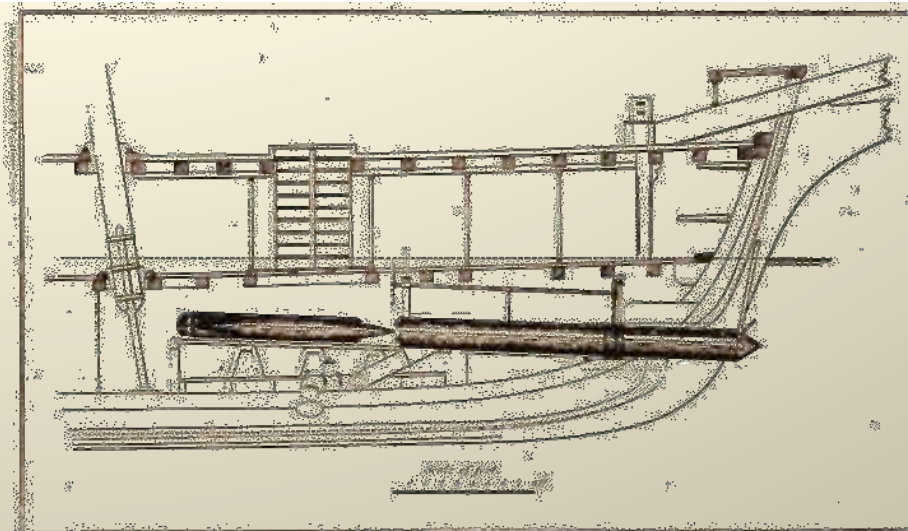
Robert Whitehead



1856. g. položen kamen temeljac carske Mornaričke akademije u Rijeci.



Ivan Lupis 1859. g. salvacoste – spasilac obale



THE LUPIS, WHITEHEAD'S FISH TORPEDO.



Torpedo – podvodni projektil Roberta Whiteheada 1867. g.



1868. g. Corpus separatum

1868. g. Peštansko-riječko brodogradilište

1869. g. Sueski kanal



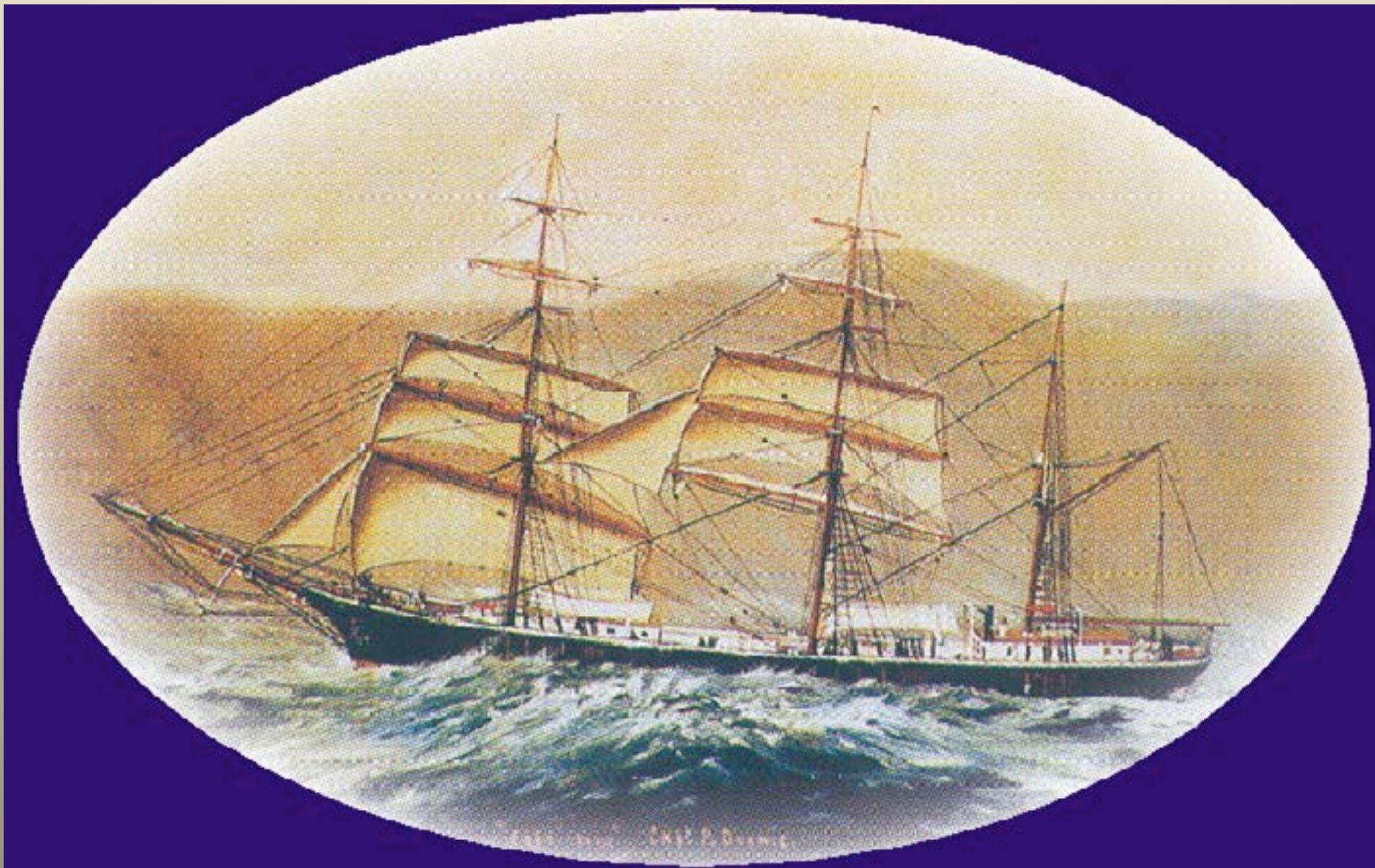
1872. g. parobrod "Hrvat"

1873. g. trgovački parobrod "Liburna"

1873. g. željeznička pruga

1873. g. likvidacija Peštansko-riječkog brodogradilišta koje preuzima Robert Whitehead i osniva prvu tvornicu torpeda u svijetu





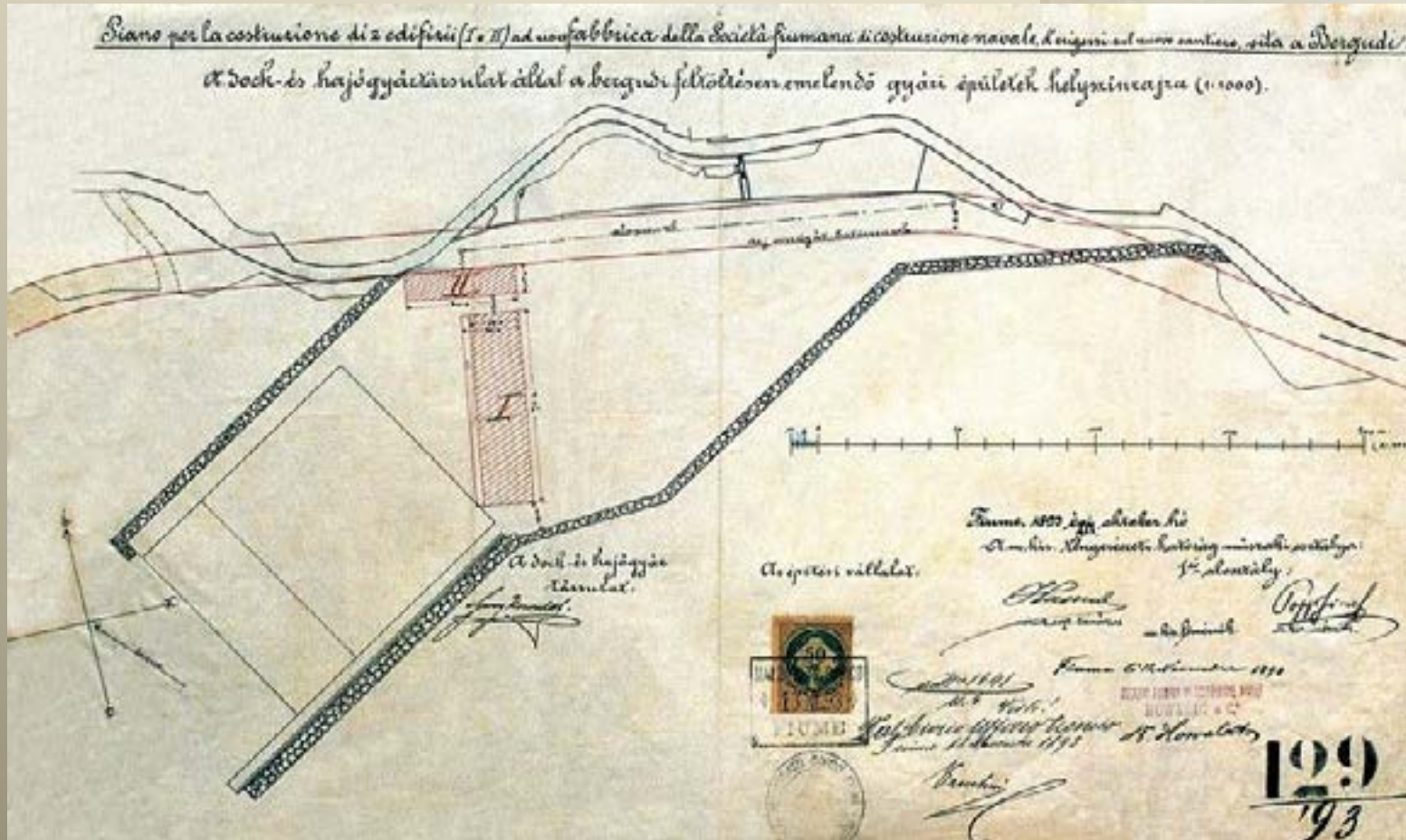
“Capricorno”, posljednji jedrenjak sagrađen na Pećinama 1883. g.



Promet brodova u riječkoj luci između 1870. i 1890. g. se upeterostručio,
a Rijeka nema brodogradilište

Društvo za dokiranje

Društvo za brodogradnju HOWALDT 1893.-1903. g.



17. April 1893.
Königliche Ungarische Postbehörde
St. Jánosfalva

Fiume, 1893. évi április hó
A magyar Királyság katonai postáján
St. Jánosfalva
Központi postahivatal.
Fiume 674. számú 1893
Királyi Magyar Posta
1893
1893
193



1895. g. "Volosca" putnički salondampfer

1896. g. brodogradilište "Lazarus"
na riječkom lukobranu

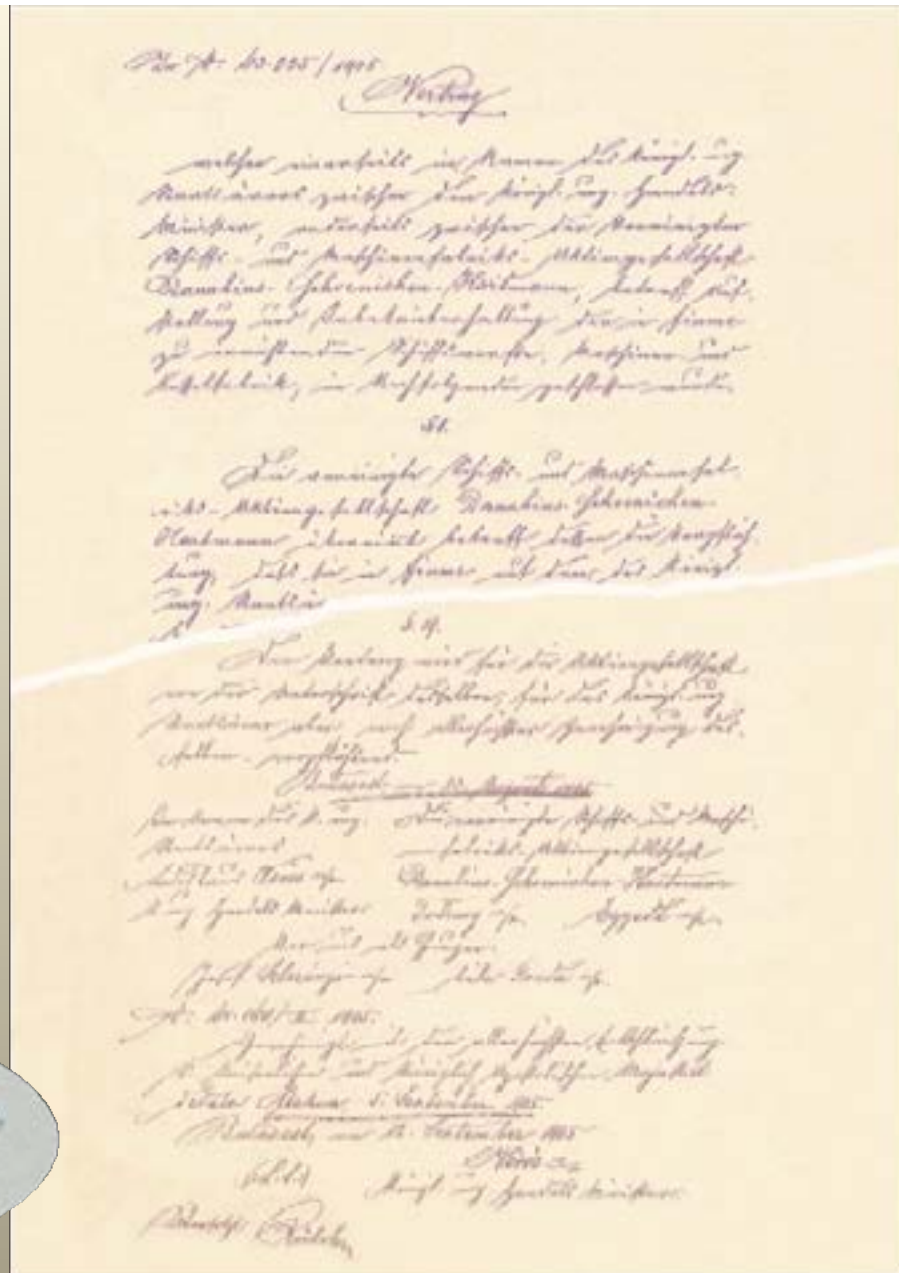
1905. g. osnivanje brodogradilišta “Danubius” u Rijeci

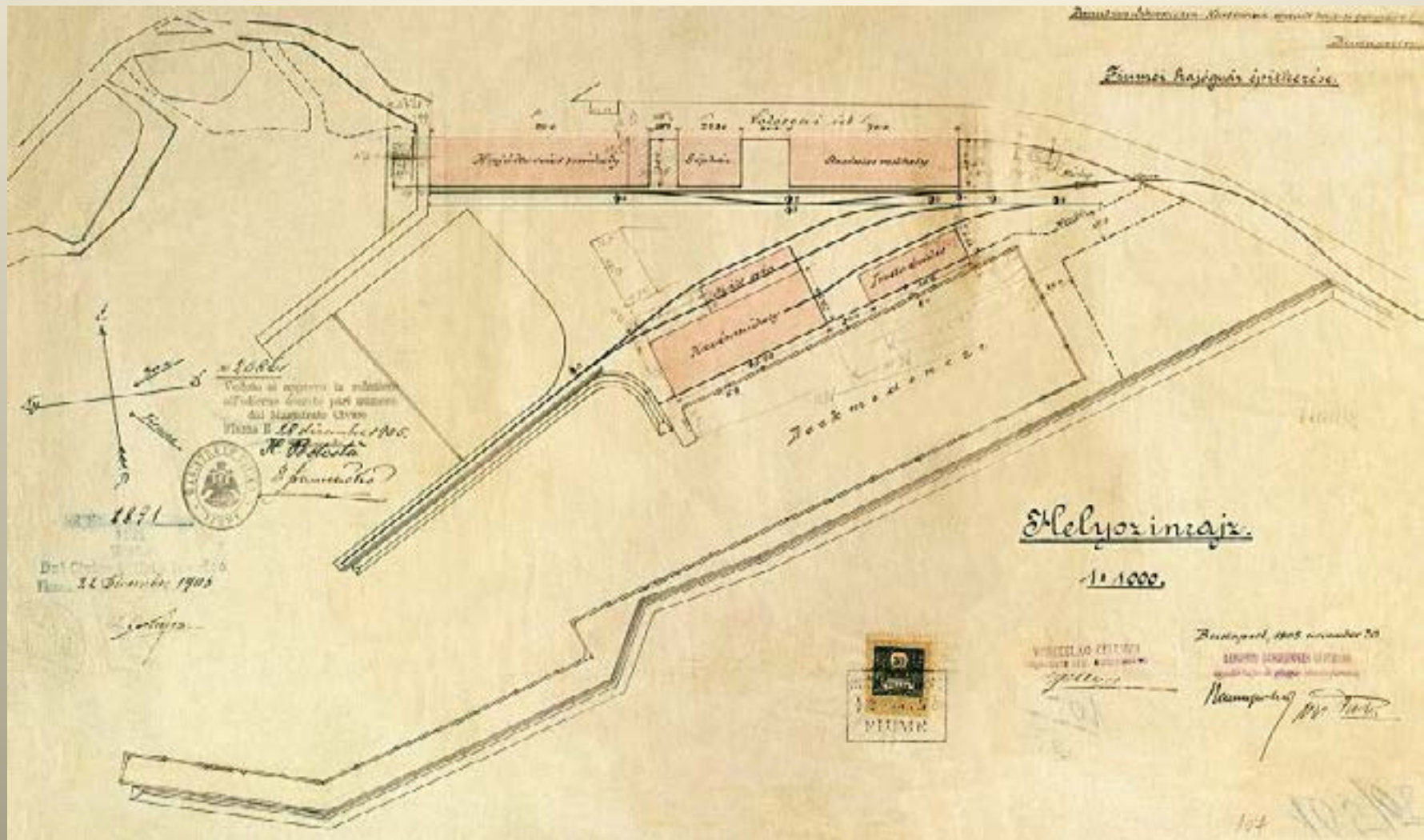
23. kolovoza 1905. g. potpisan ugovor između ministarstva trgovine i udruženog brodogradilišta i tvornice strojeva “Danubius-Schoenichen-Hartmann” o zakupu na 50 godina bivšeg “Howaldt”-ova brodogradilišta.

Godišnja zakupnina 100 zlatnih kruna.

Besplatno korištenje brodogradilišta u Kraljevici.

Izgradnja priključka željezničke pruge.

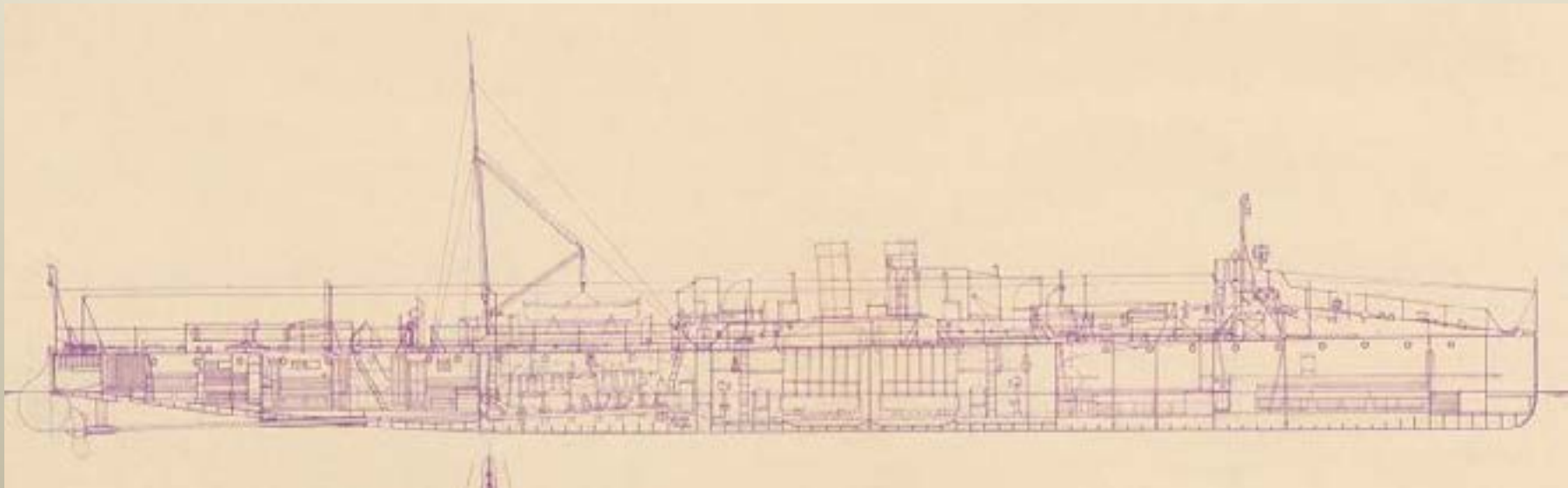




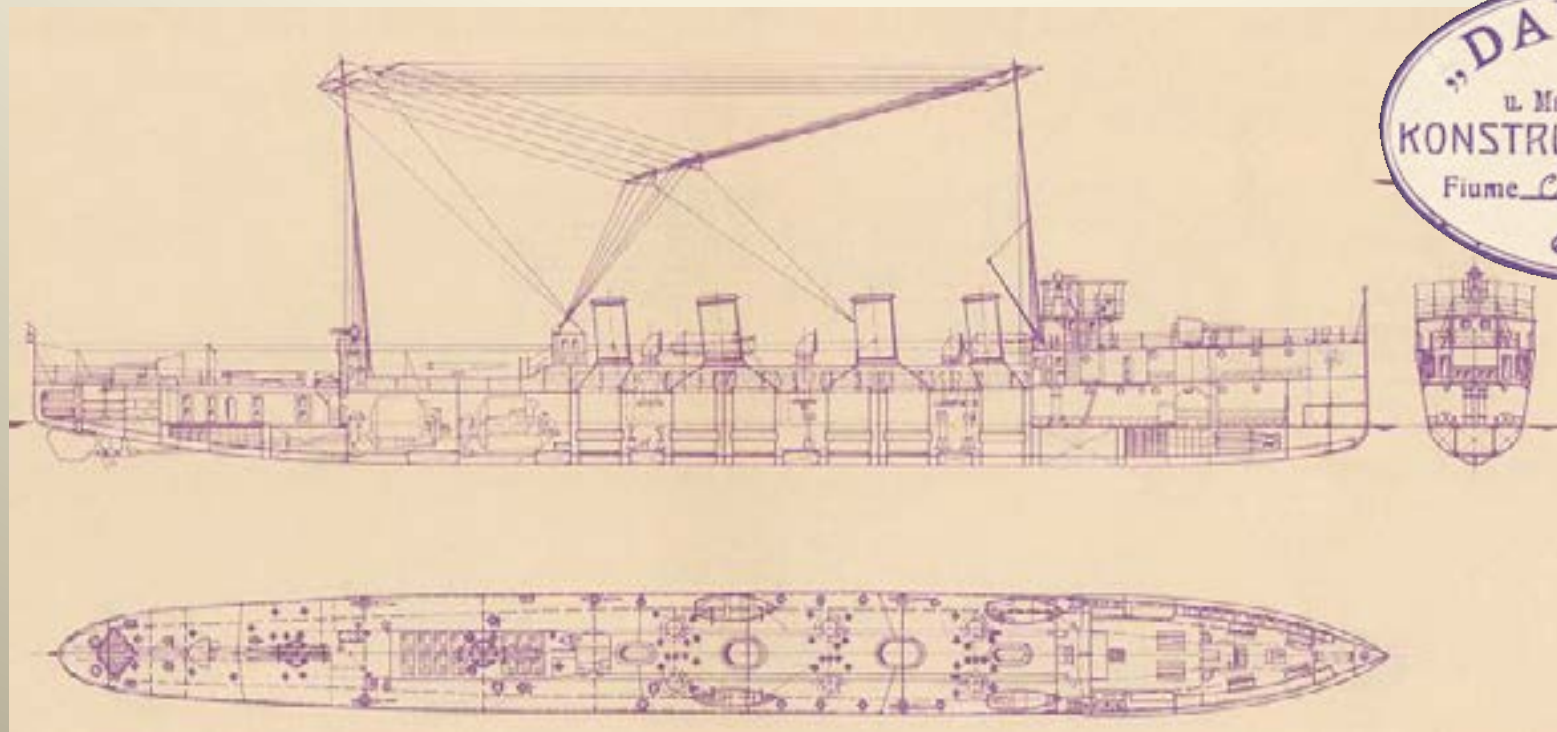
Izgradnja brodogradilišta je započela 17. prosinca 1905. g.
Završetak izgradnje 23. studenog 1906. g., navoz 80 x 70 metara.
29. studenog 1906. g. potpisan ugovor za 10 torpednih čamaca i 6 razarača.



Prve novogradnje na navozu "Danubius"-a 1908. g.



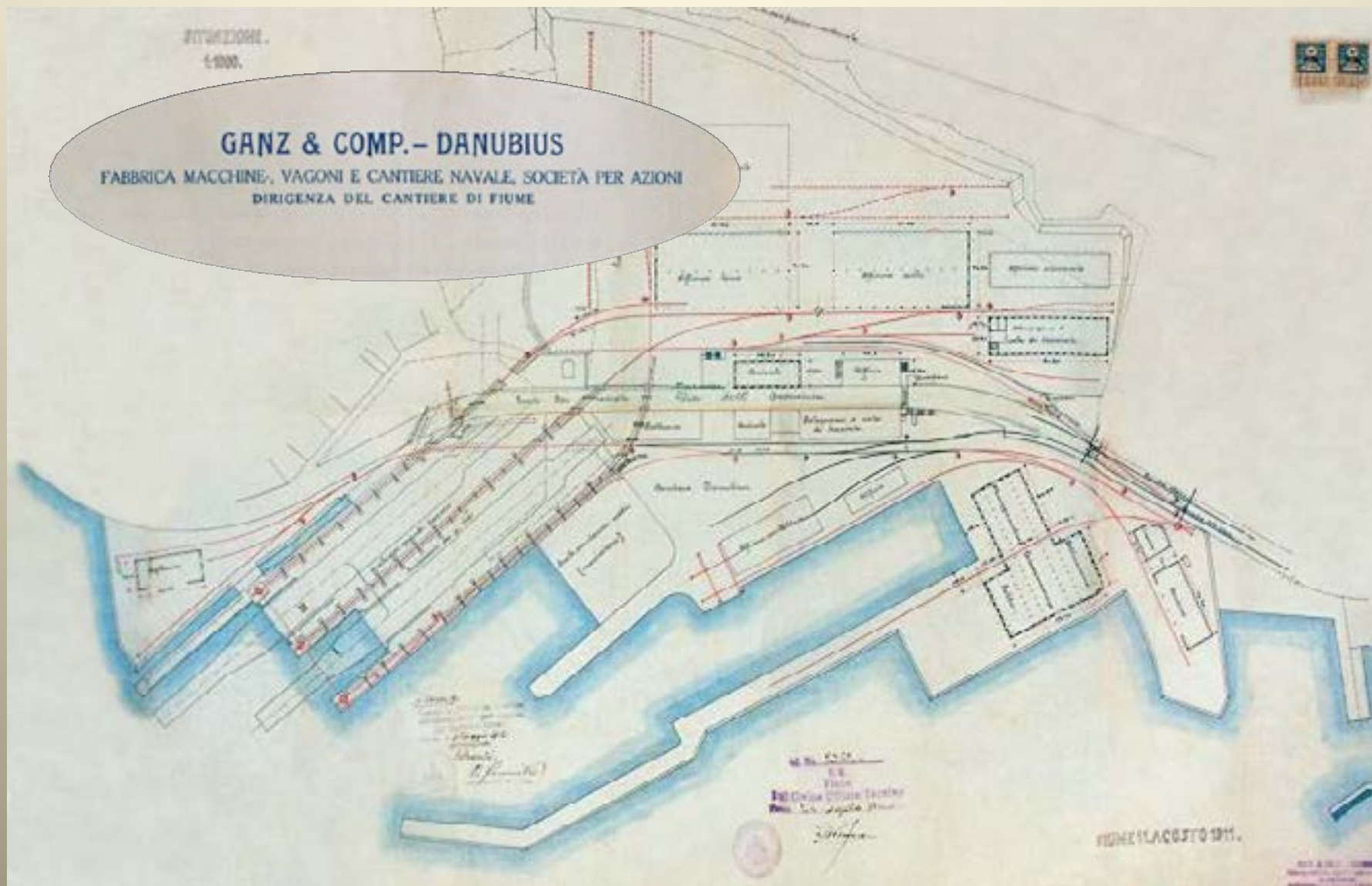
Porinuće prve torpiljarke "Triton" iz klase "kaiman" 10. srpnja 1908. g.



Od 1910. g. u brodogradilištu
djeluje konstrukcioni biro.

Po vlastitim projektima izrađeni:
razarači klase "Tatra",
krstarice,
torpedni čamci,
podmornice itd.

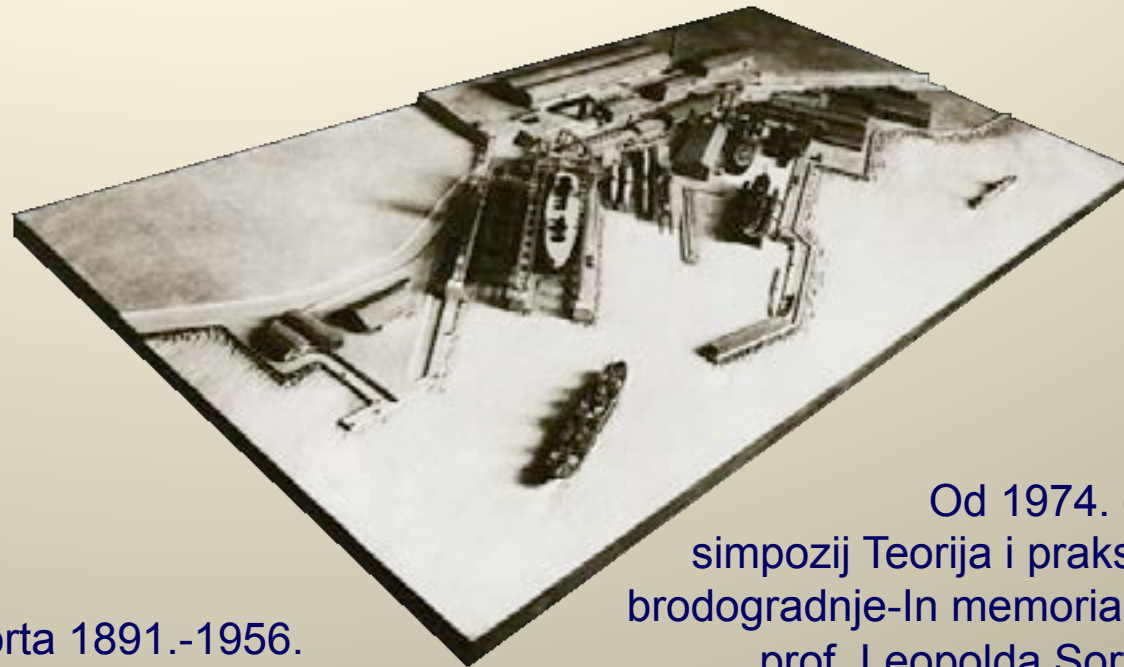




Plan proširenja za gradnju brodova dužine 230 metara i istisnine 30.000 tona 1911. g. "Danubius" se spaja sa koncernom "Ganz" i djeluje pod nazivom "Ganz-Danubius"



Leopold Sorta 1891.-1956.



Od 1974. g.
simpozij Teorija i praksa
brodogradnje-In memoriam
prof. Leopolda Sorte

Od 1915. g. u Danubiusu
od 1919.g. Visoka tehnička škola Zagreb



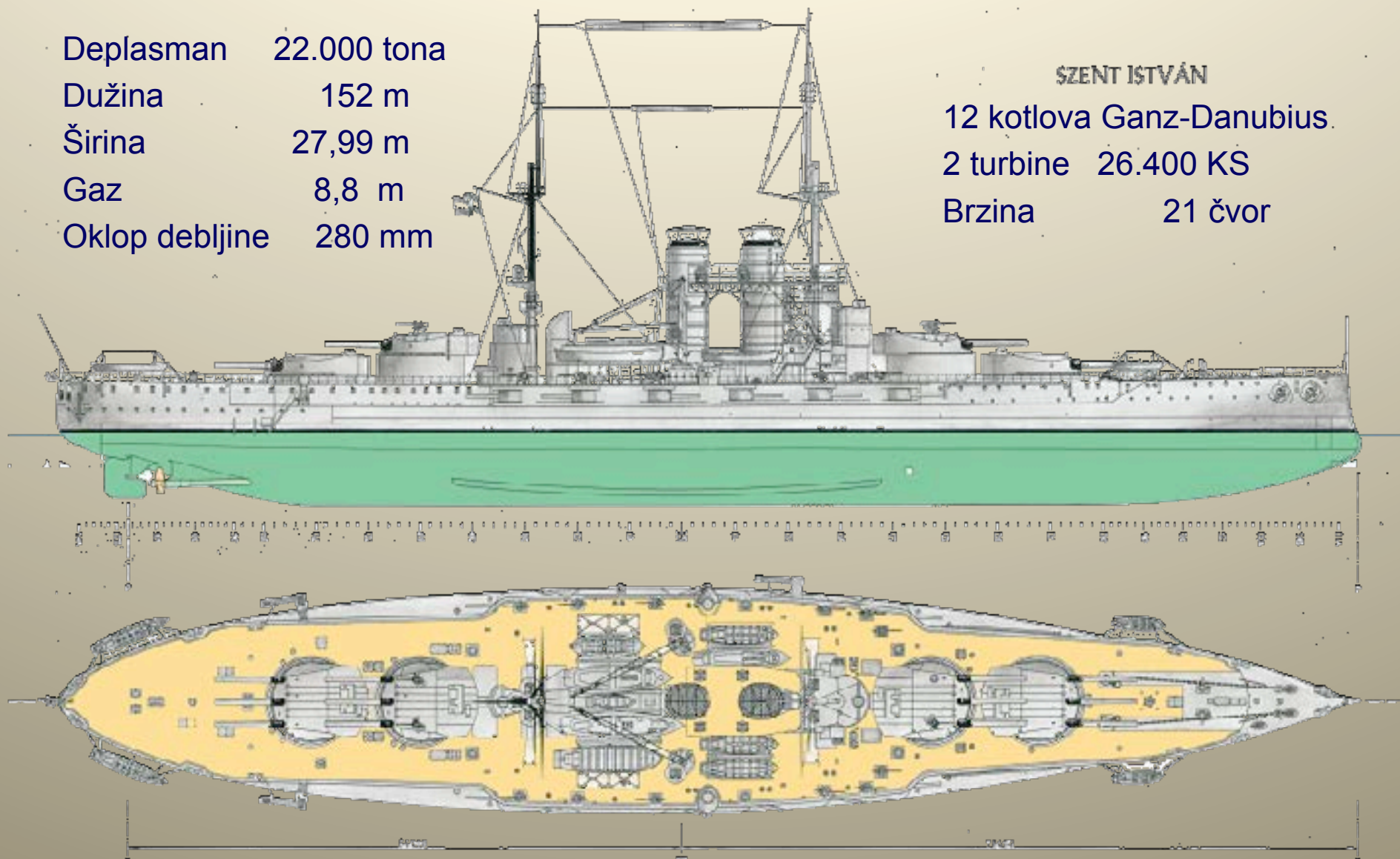
Danubius 1914. g.



Deplasman 22.000 tona
Dužina 152 m
Širina 27,99 m
Gaz 8,8 m
Oklop debljine 280 mm

SZENT ISTVÁN

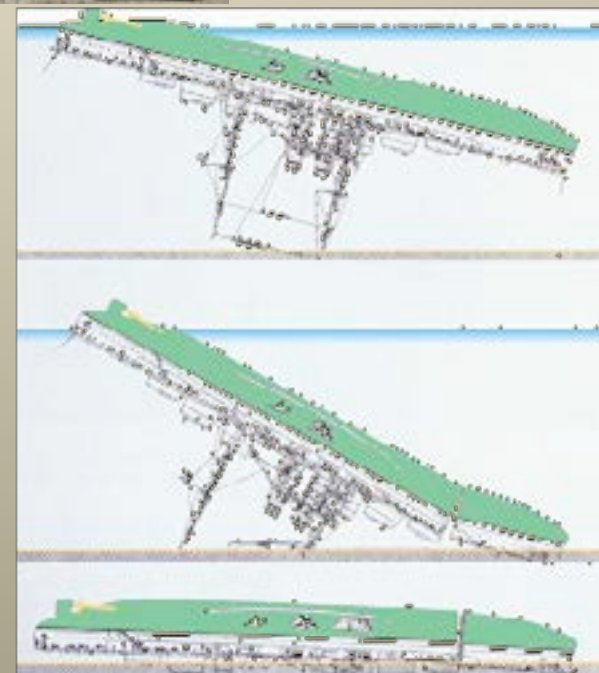
12 kotlova Ganz-Danubius.
2 turbine 26.400 KS
Brzina 21 čvor



Kobilica 29. siječnja 1912., porinuće 17. siječnja 1914., primopredaja početkom 1916. g.



38 časnika
1.060 dočasnika i
mornara

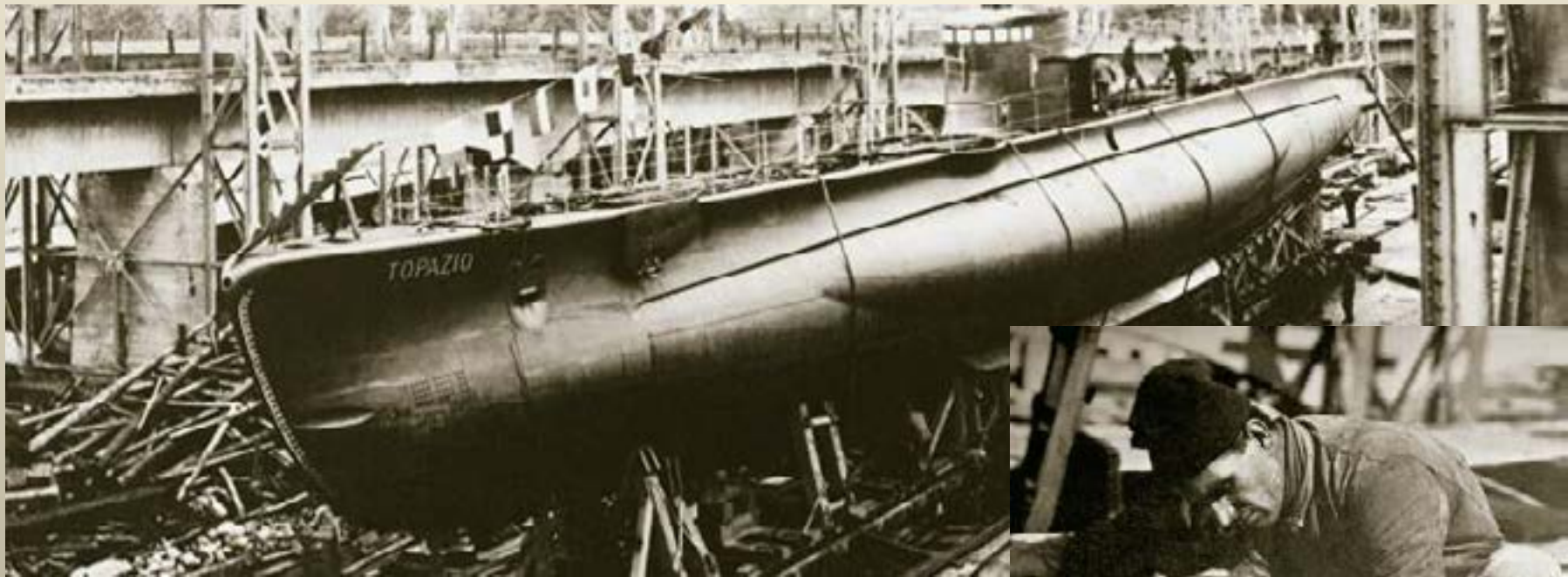


Potopljen kod otoka Premuda 10. lipnja 1918. g.

Cantieri Navali del Quarnaro



20. veljače 1920. konstituirano dioničko društvo “Cantieri Navali del Quarnaro”

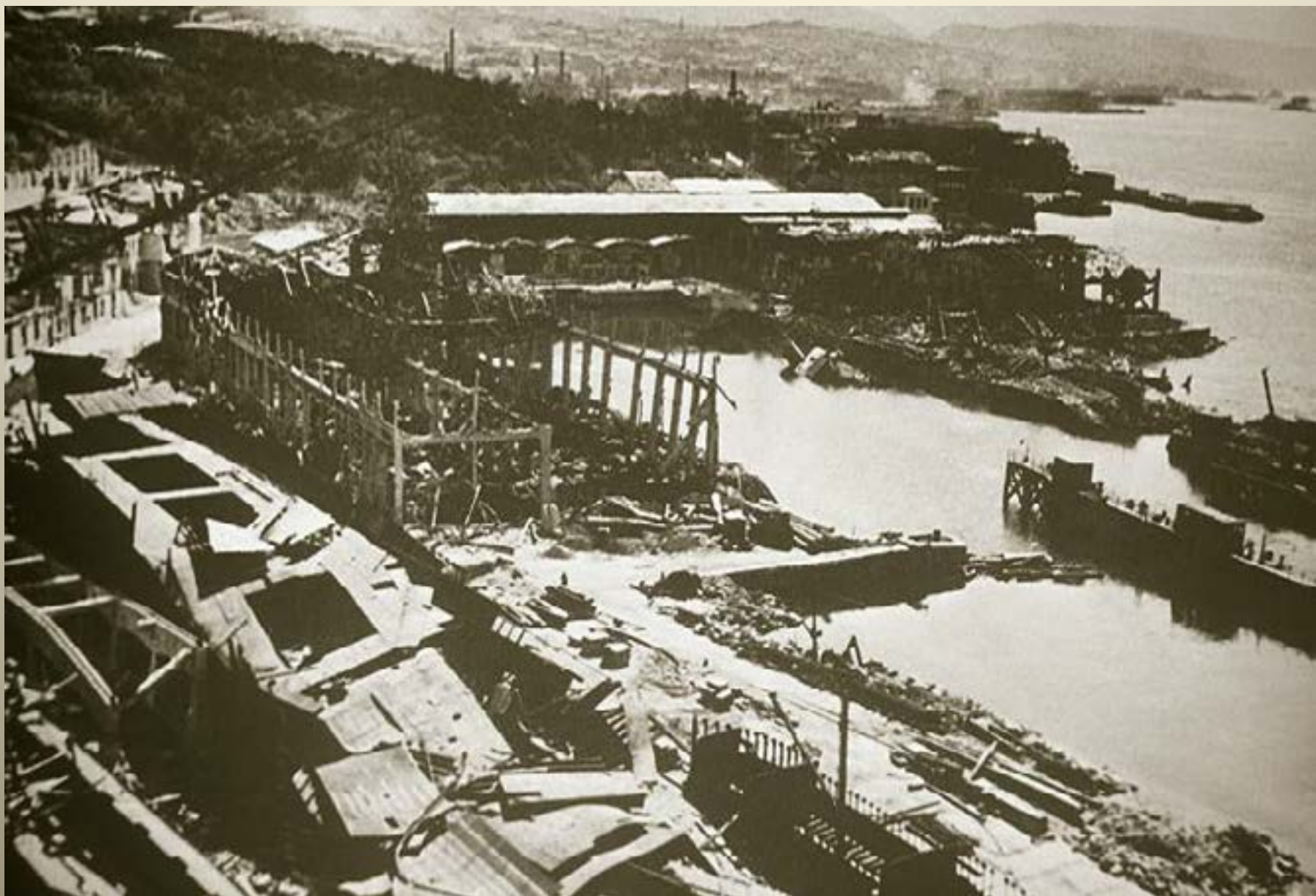


Razarač "Antonio Pigafetta" 1931. g. brzina 45,2 čvora

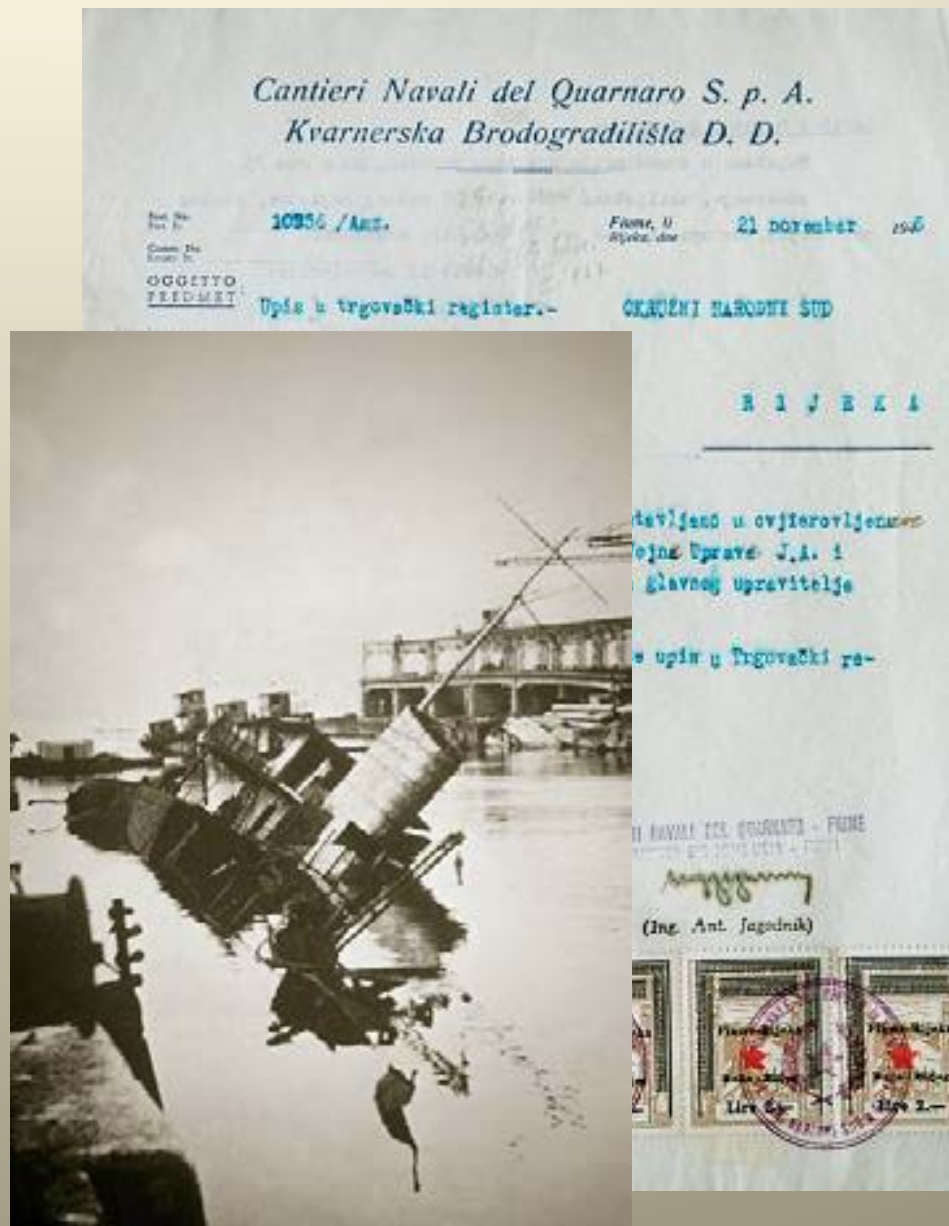


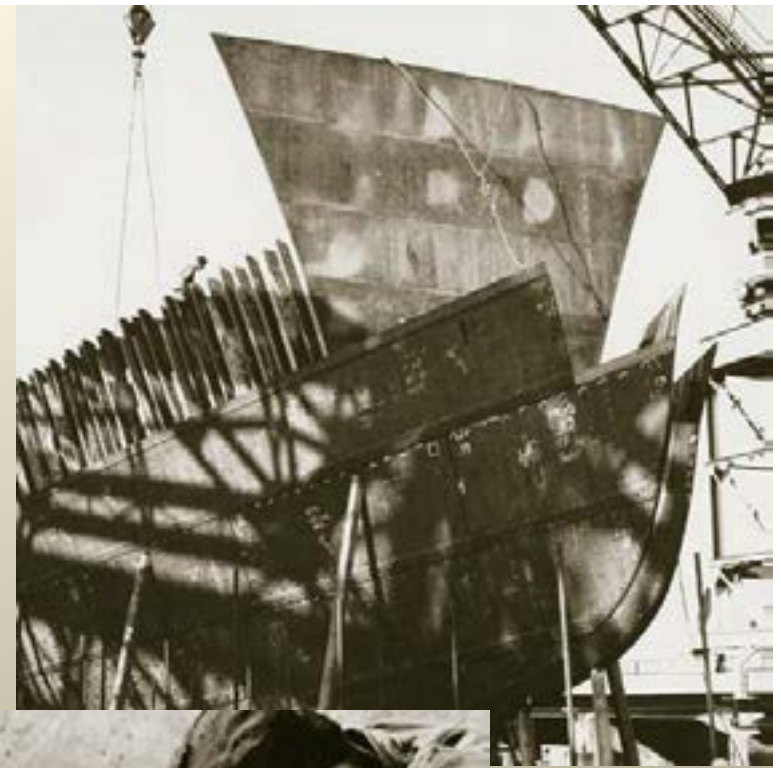
1934. zaposleno 354 radnika i 73 službenika
1918. zaposleno 4.000 radnika





Brodgradilište 1945. g. Rezultat bombardiranja i miniranja.





Poslijeratne godine - godine paradoksa.
Iseljavanje talijanskih starosjedilaca i dolazak
talijanskih socijalista i komunista.
1948. g. osnivanje Vojno-industrijske škole.

1948. g. povodom dana oslobođenja Rijeke
brodogradilište dobiva naziv **3. MAJ**





Porinuće M/B "Zagreb" 4.000 DTW, 1948. g.
Primopredaja riječkoj "Jugoliniji" 1949. g.

1949. g. vađenje potonulog broda "Locchi" koji je
zaplovio pod novim imenom "Učka"

1950. g. uvođenje
samoupravljanja i
modernizacija
brodogradilišta



- zavarivanje umjesto zakivanja
- sekcijski način gradnje
- tipizacija proizvoda za prijelaz na serijsku proizvodnju



“**Silvretta**” prvi brod za izvoz, ugovoren 1954. g. Ugovorena licenca za proizvodnju motora “**3.MAJ-SULZER**”



Razarač “Split” – posljednji ratni brod



“Silvretta” predana švicarskoj firmi “Suisse Atlantique” 1956. g.

1960. g. osnovan Centar za
izobrazbu kadrova "CIK"

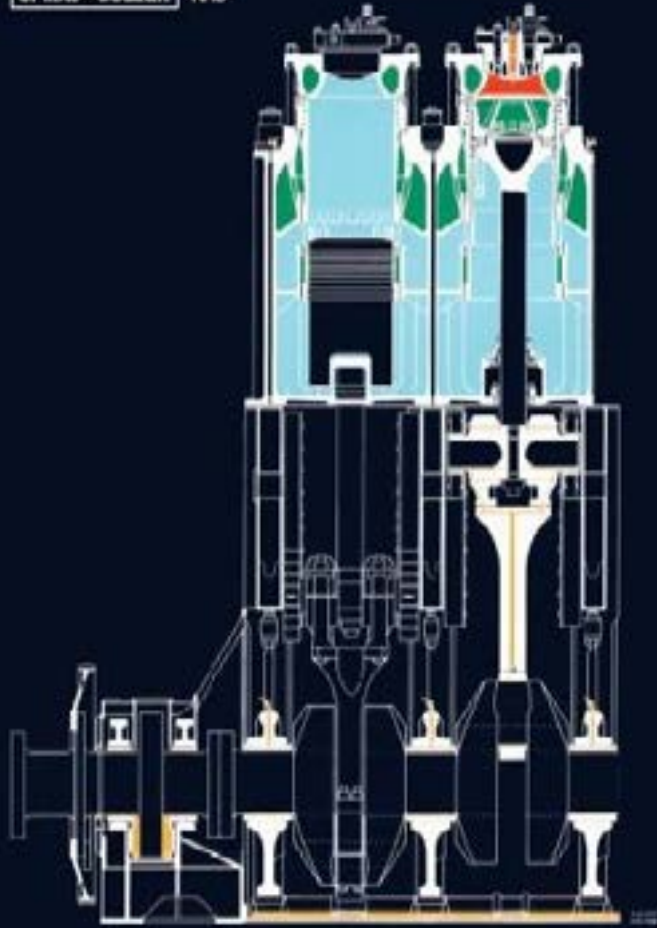


1960. g. osnovan "Strojarski fakultet"
u Rijeci



1961. g. osnovan Mehanografski centar
s računalom UNIVAC-60

3. MAJ - SULZER 100



1961. g. prvi diesel motor
"3.MAJ-SULZER"



2006
SORTA

3. MAJ

PROIZVODNI PROGRAM BI 3.MAJ d.d.

- BRODOVI



- BRODSKI POGONSKI STROJEVI

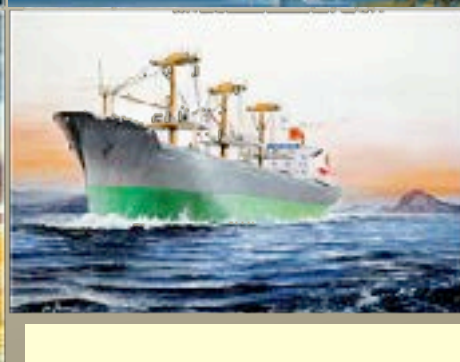
- BRODSKE PALUBNE DIZALICE



- BRODSKA OPREMA



U "3.MAJ"-u je izgrađeno više od 670 brodova
i plovnih objekata za 30 zemalja svijeta



“3.MAJ” gradi prema specijalnim zahtjevima kupaca
učinkovite, ekološki prihvatljive i dokazano sigurne brodove

NAGRADE od 1987.-2011.

Chemical tanker	83.660	PANDA	1987	Maritime Reporter and Engineering News
Oil tanker	111.809	SHOSHONE SPIRIT	1989	Maritime Reporter and Engineering News
OBO carrier	64.850	MARA LOLLI - GHETTI	1989	The Naval Architect
Oil tanker	111.587	APACHE SPIRIT	1991	Maritime Reporter and Engineering News
Oil tanker	111.689	NYHAAP	1992	Marine Log
Container vessel	35.614	JADROPLOV PRIDE	1996	Maritime Reporter and Engineering News
Multipurpose v.	22.258	TAIXING	1997	Maritime Reporter and Engineering News Marine Log The Royal Institution of Naval Architects
Products tanker	71.345	MARGARA	1999	Maritime Reporter and Engineering News The Royal Institution of Naval Architects
Chemical tanker	34.659	MARITEA	2002	The Royal Institution of Naval Architects

Gotovo svi brodovi izgrađeni u 3.MAJ-u napravljeni su prema vlastitim projektima uz uvažavanje zahtjeva kupaca i stalno inoviranje poboljšanja u svezi s tehnološkim, konstrukcijskim, eksploatacijskim i estetskim karakteristikama novih modela brodova koji jesu i koji će biti dokazano sigurni, ekološki prihvatljivi i tržišno isplativi.



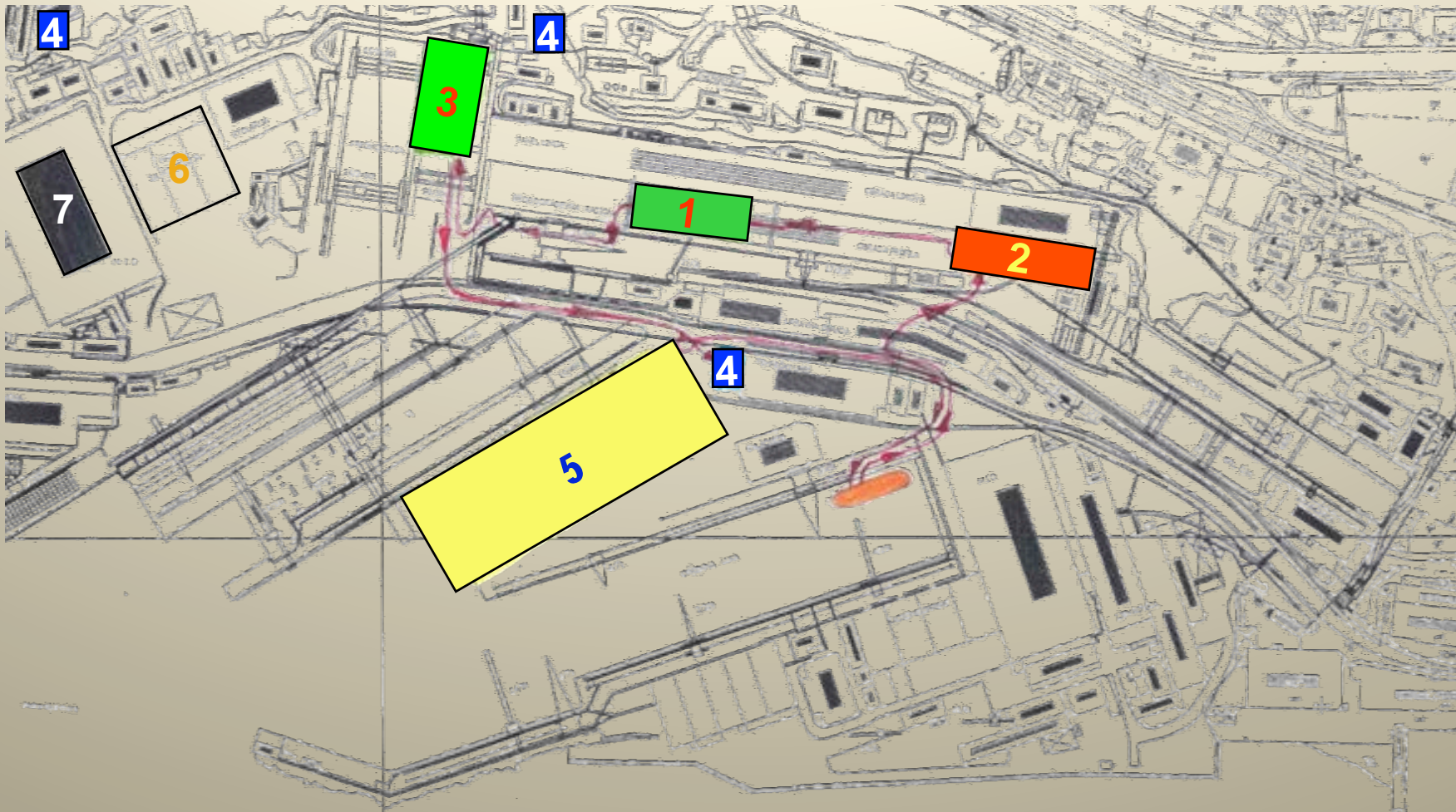
3.MAJ Brodogradilište d.d.



S obzirom na kompleksnost brodova
'3.MAJ' koristi proizvode najnovijih tehnologija.

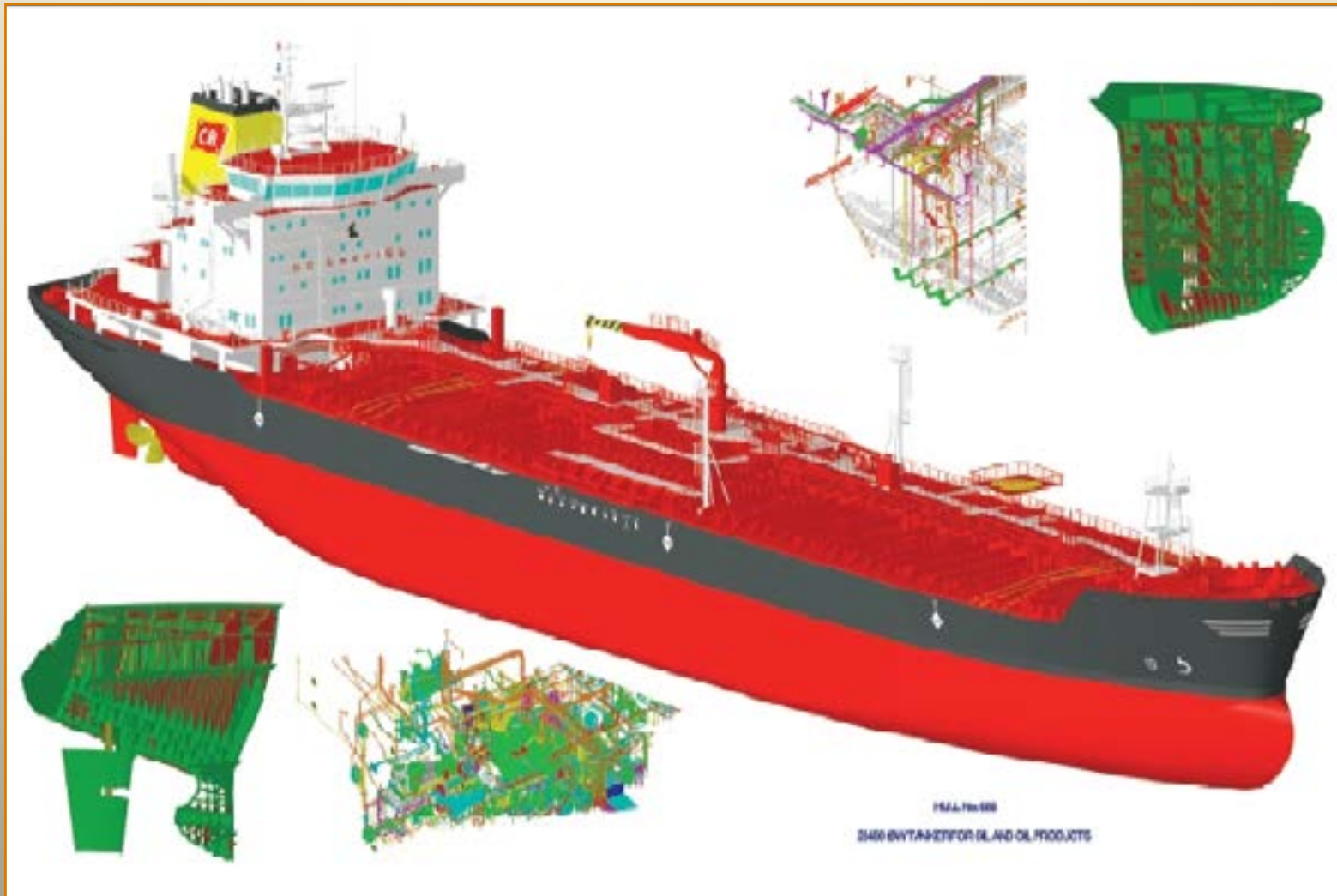


Uz razvoj proizvoda provodi se i modernizacija proizvodnih procesa na sadašnjem prostoru



Druga faza tehnološke obnove u vrijednosti 17 milijuna EUR-a

1. Robotska i automatska linija za podsklopove brodskog trupa
2. Robotska linija za obradu profila
3. Linija za kompletiranje panela
4. Trafo stanica, skladište boja, svlačionice
5. Pogon za predmontažu i opremanje sekcija



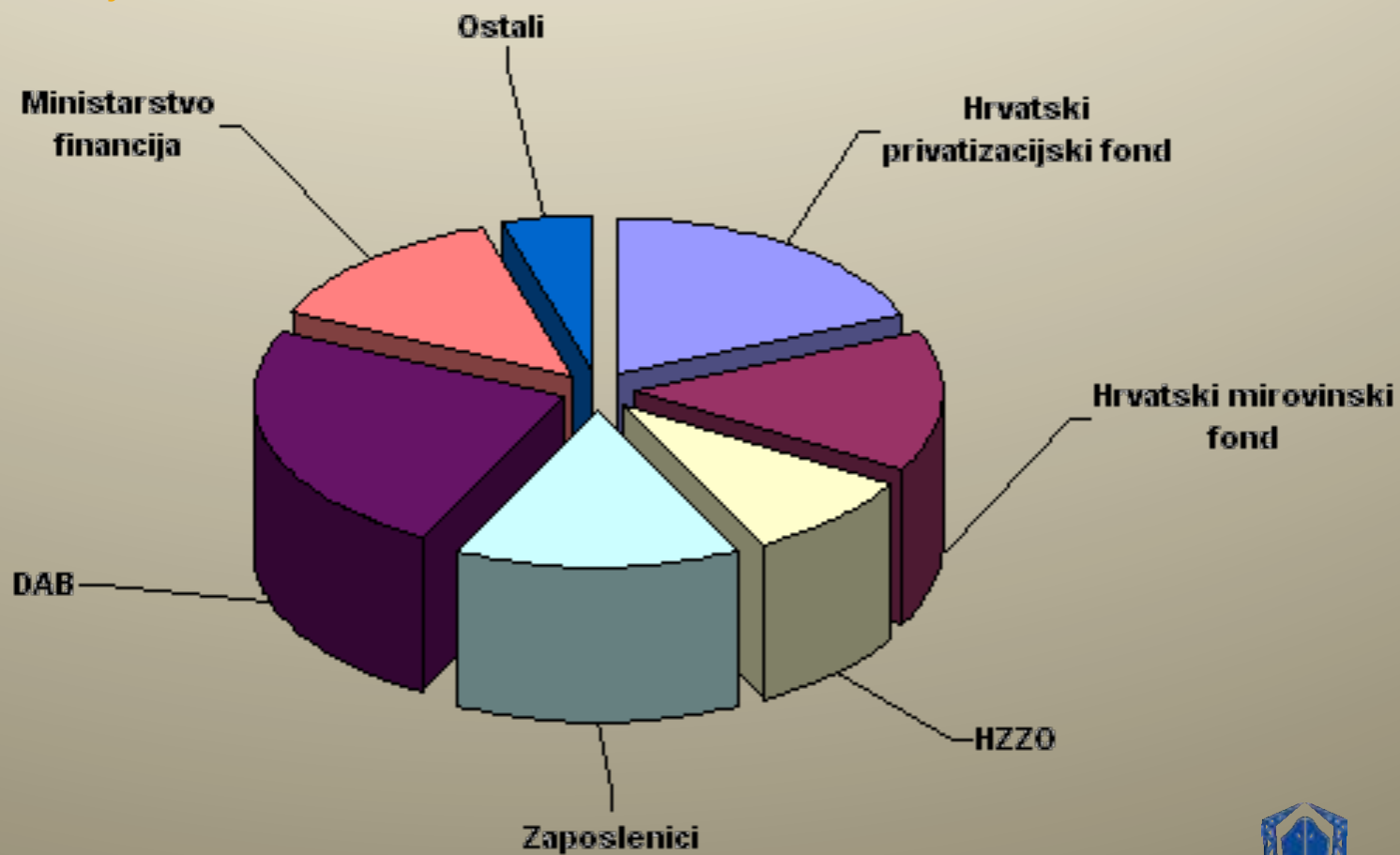
- Skraćenje roka izrade tehničke dokumentacije
- Pojednostavljenje pripreme proizvodnje
- Povećanje brzine rada i produktivnost tijekom projektiranja
- Provjera zamišljenog u 3D modelu i nacrtima sa stvarno izvedenim na brodu



Programom restrukturiranja predviđeno je izdvajanje, privatizacija i dislociranje djelatnosti

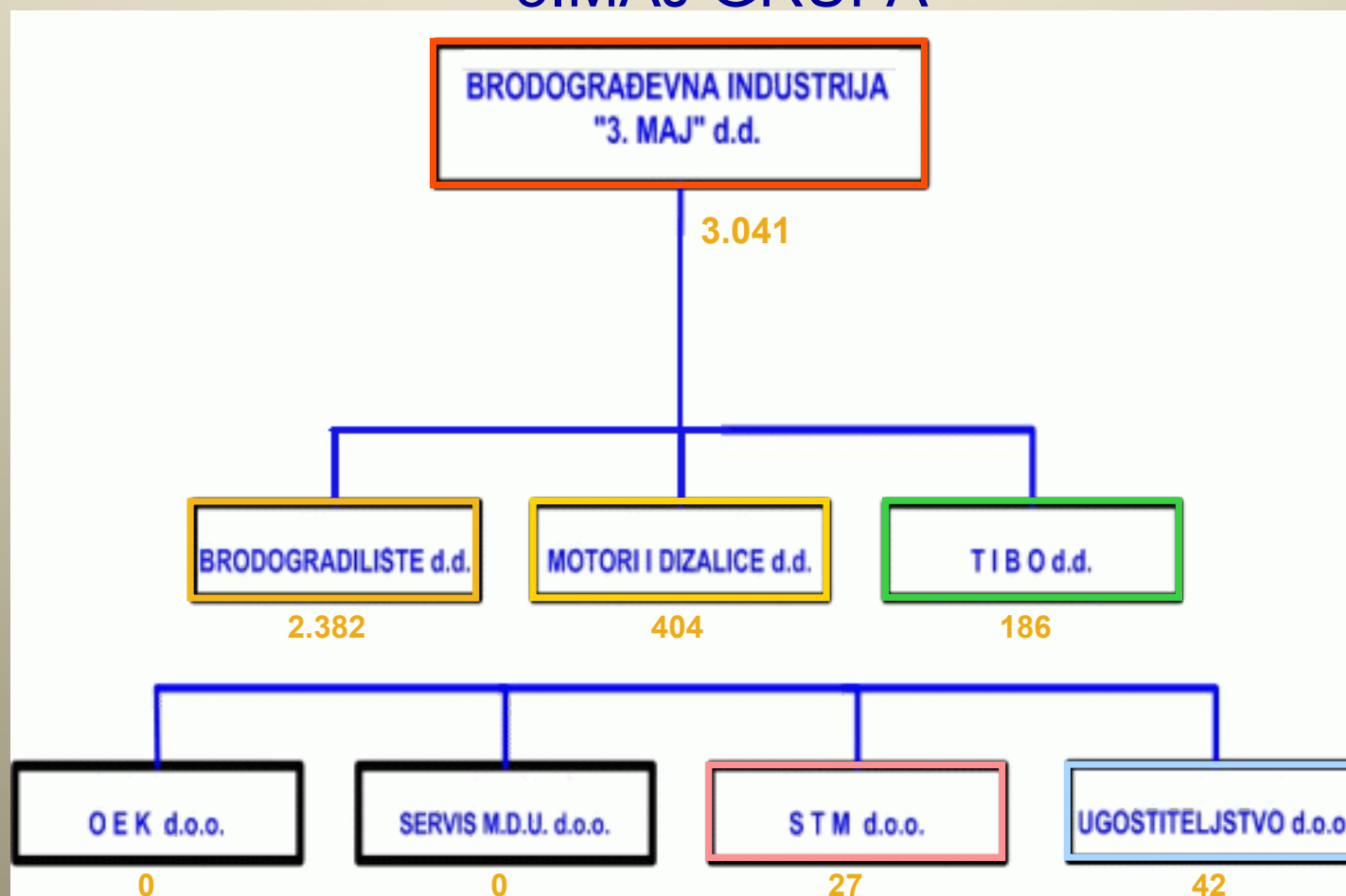
VLASNIČKA STRUKTURA

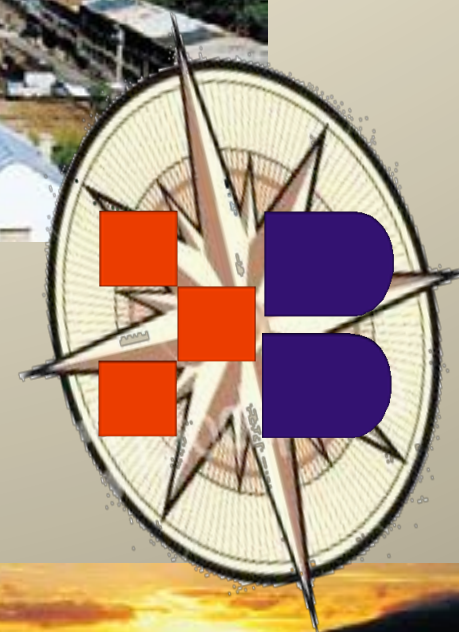
- Zaposlenici: 15%
- DAB: 24%
- Hrvatski privatizacijski fond: 19%
- Hrvatski mirovinski fond: 15%
- Ministarstvo financija: 13%
- HZZO: 9%
- Ostali: 5%



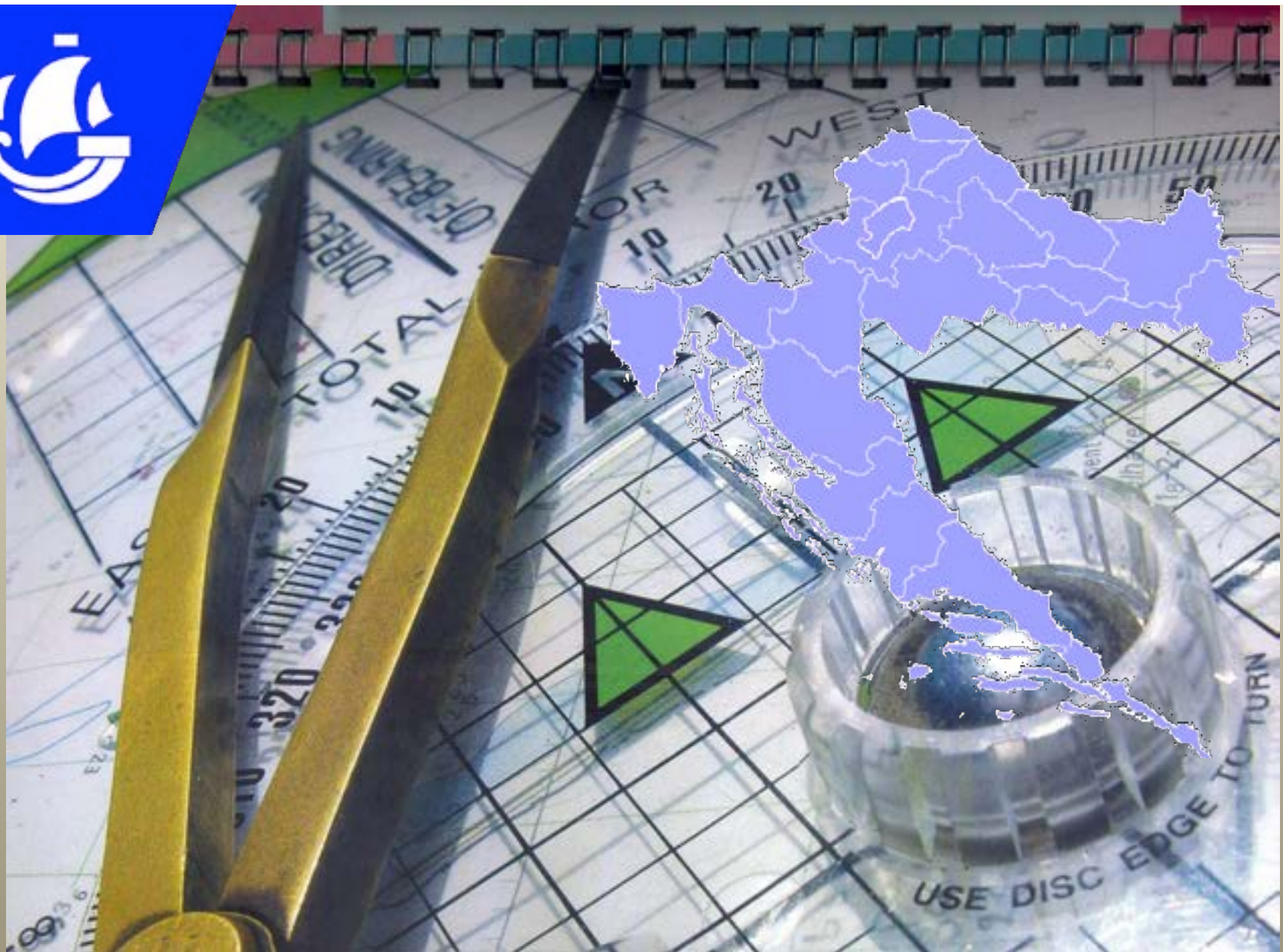
ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

3.MAJ GRUPA





- Brodogradilišta su u većinskom državnom vlasništvu
- Privatizacija



Hrvatsko je gospodarstvo, tradicionalno bilo izvozno gospodarstvo



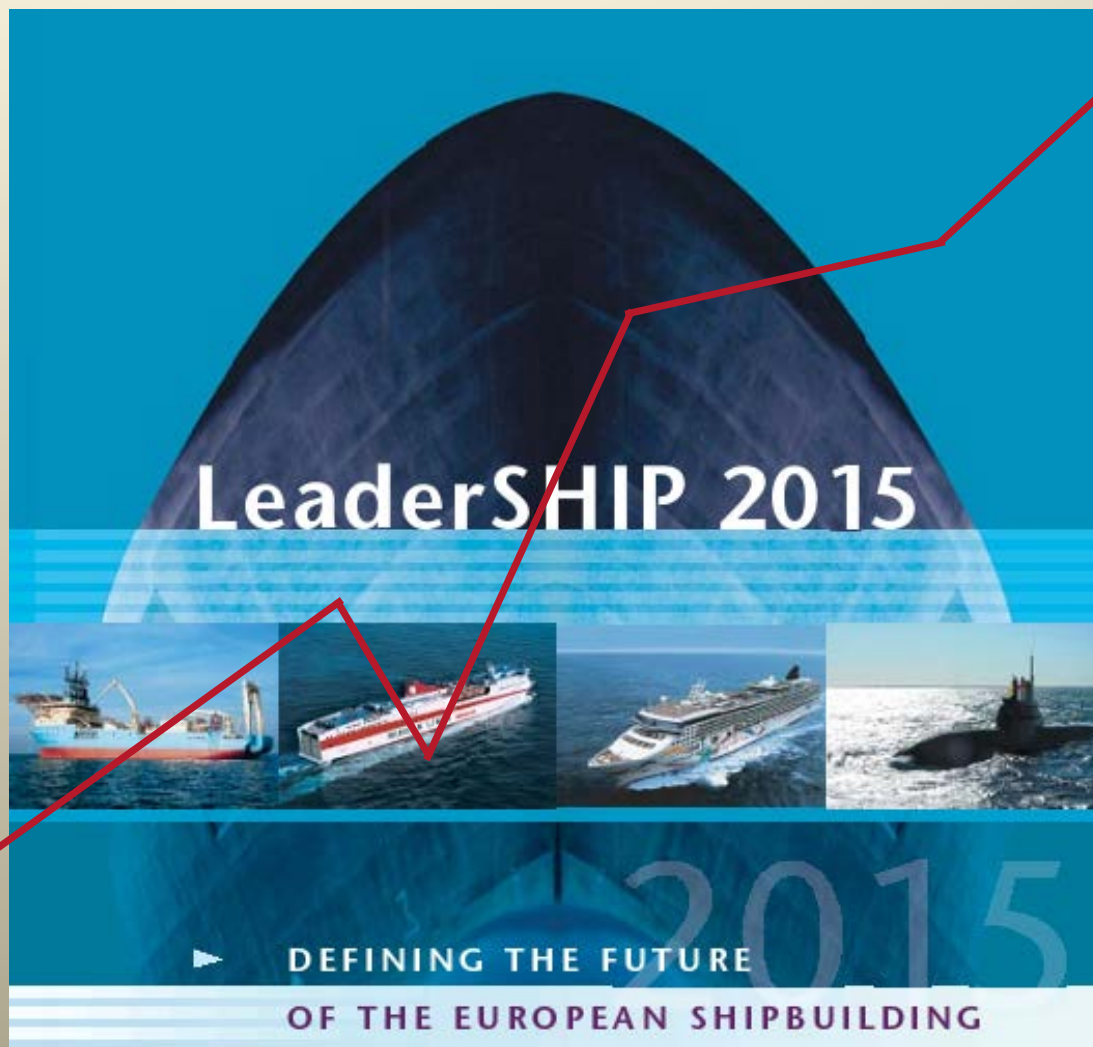
10%

Negativni efekti tečaja, rasta cijena i ukidanja subvencija



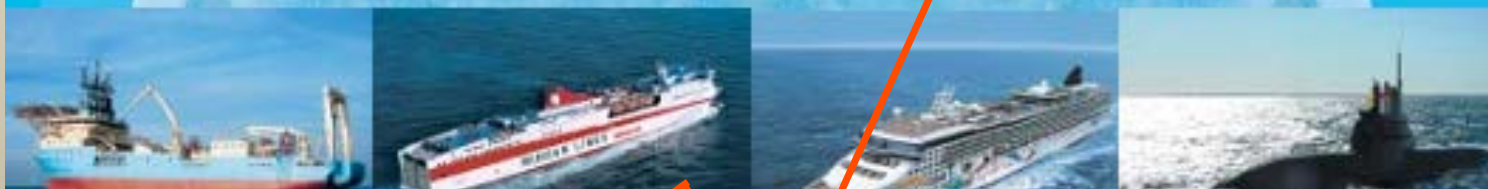
Kako dati poticaj
BRODOGRADNJI?

Udvostručena pomoć
brodogradilištima za
istraživanje i razvoj
inovacija od **10** na **20%**



Lisabon 2000. strateški cilj najkonkurentnija svjetska ekonomija temeljena na znanju.
Barcelona 2002. naglašena važnost "istraživanja, inovacija i razvoja"

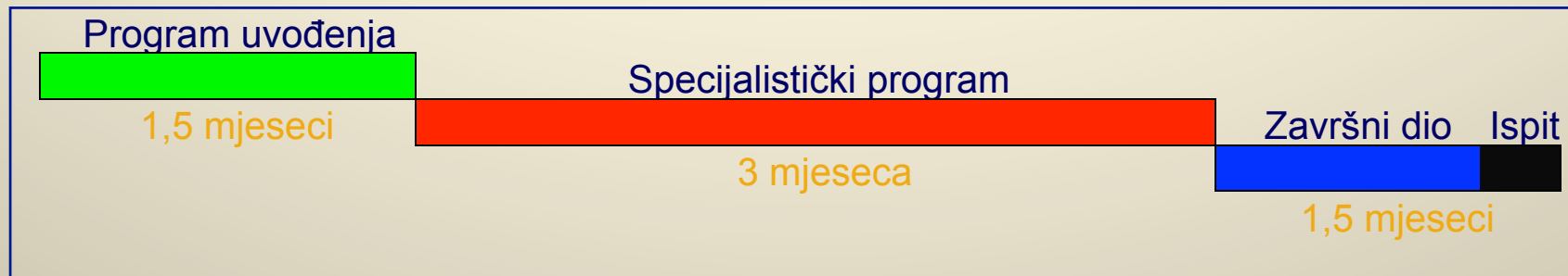
LeaderSHIP 2015



VISION 2020



Program prioritetnih zadataka strateškog istraživanja vodenog prometa i pomorske industrije.



- Radni odnos na određeno vrijeme u odjelu Obrazovanje (6 mjeseci)
- Potpisivanje Ugovora o radu na neodređeno vrijeme i raspoređivanje u OJ
- Sa sustavnim uvođenjem započeto 01.07.1998.
- uključeno je 140 pripravnika





POSLOVNO TEHNIČKA SURADNJA SA VISOKOŠKOLSKIM USTANOVAMA



Potpisani Sporazumi o dugoročnoj poslovno-tehničkoj suradnji na znanstvenom, stručnom i obrazovnom području.

2002. godine s Tehničkim fakultetom u Rijeci,

2003. godine s Pomorskim fakultetom i Veleučilištem u Rijeci,

2006. godine s Fakultetom strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu

2008. Godine s Ekonomskim fakultetom Rijeka



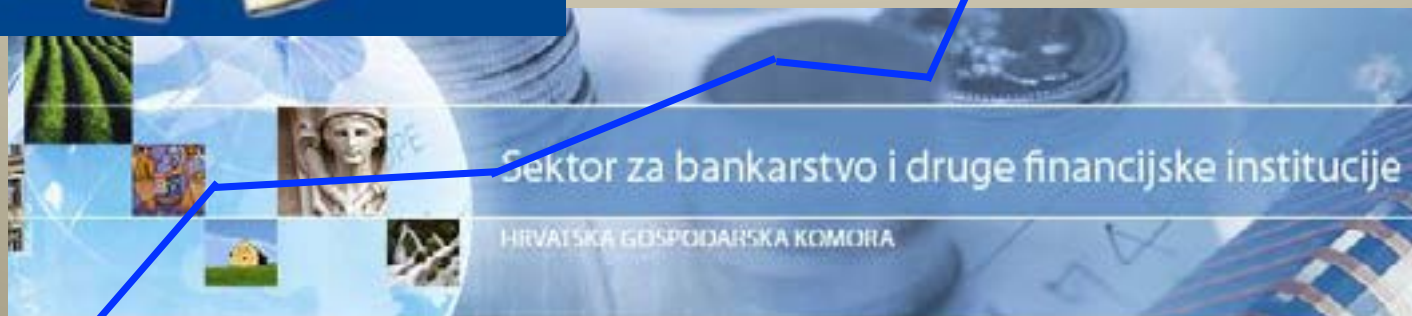
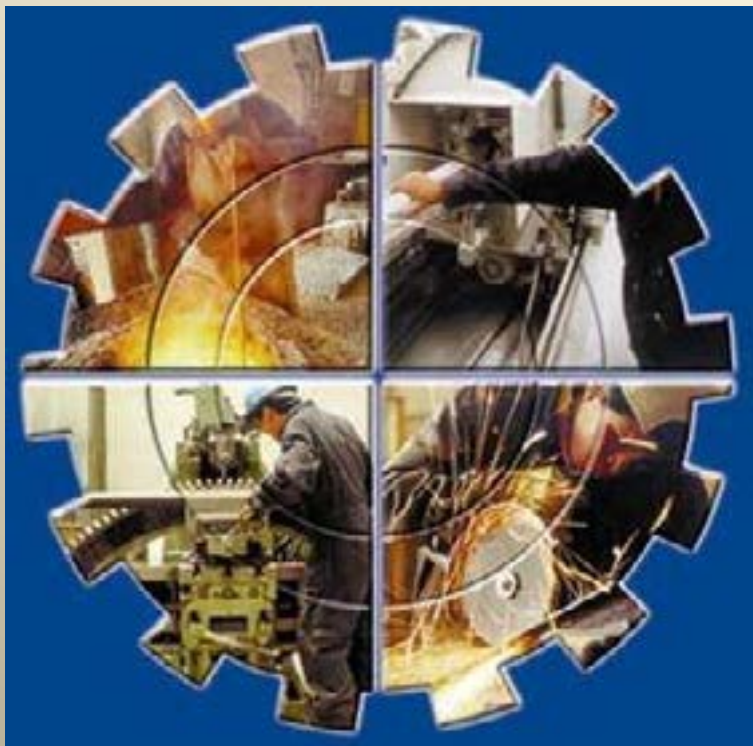


Pregovori o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji



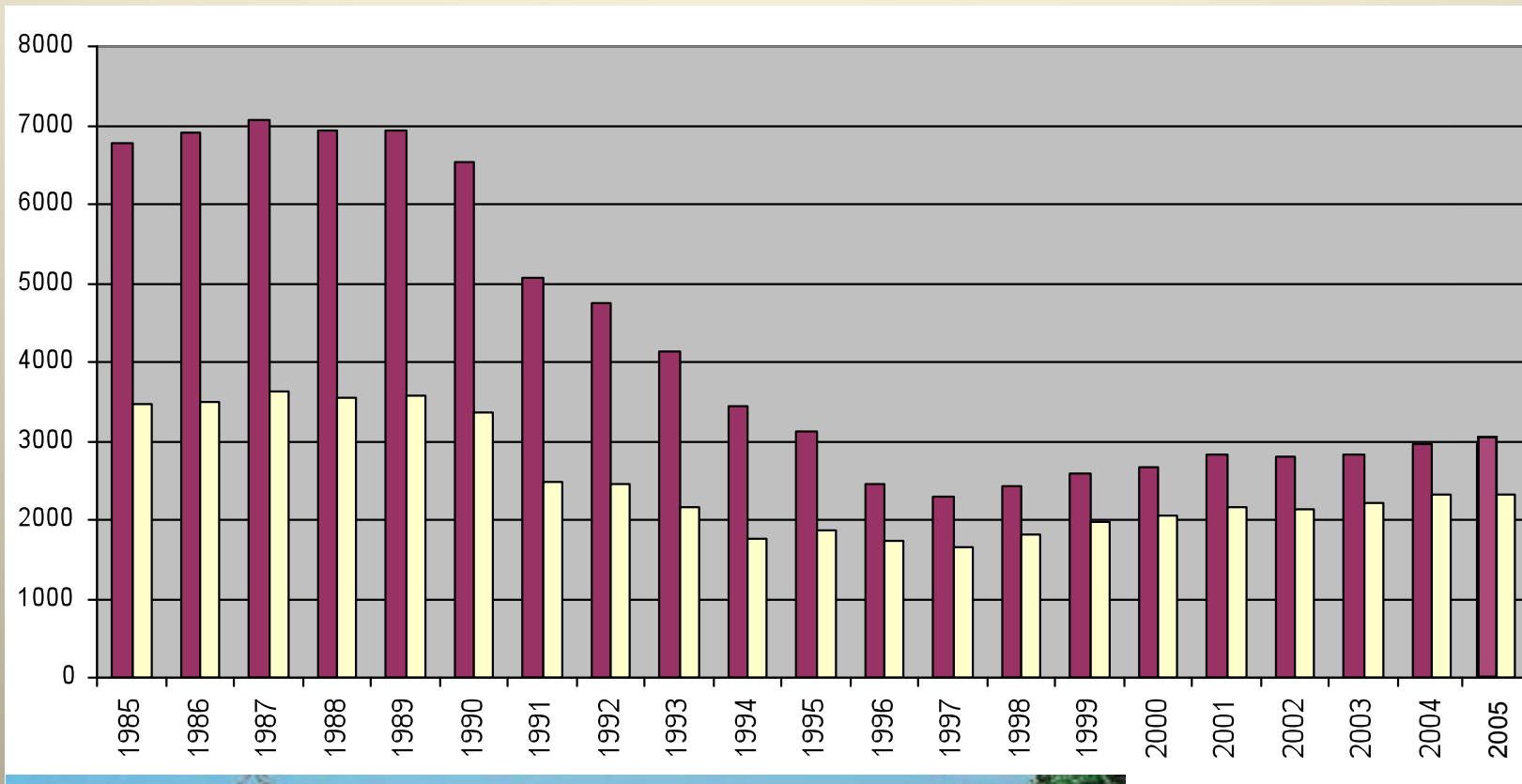
19. lipnja 2004. g. Hrvatska je dobila status zemlje kandidata,
a od 2005. g. vode se pregovori o pristupanju Europskoj uniji





Prioritet svih prioriteta mora postati **IZVOZ**





1987. zaposleno 7.061
 1997. zaposleno 2.170
 danas zaposleno 3.025
 brodogradilište 2.338
 ISO 9001 1997. g.



Što učiniti sada za osiguranje budućnosti?



MISIJA

Temeljem nasljeđa kroz generacije i gotovo stogodišnjeg iskustva u brodograđevnim djelatnostima na ovom prostoru BI "3. MAJ" d.d. će svoju pomorsku orijentaciju i doprinos razvoju gospodarstva i nadalje ostvarivati putem očuvanja i unapređivanja sposobnosti da osmisli i izgradi brodove koji će i ubuduće biti cijenjeni kao najbolji u svojoj klasi.

Podržavajući razvoj društva u znanstvenom, tehnološkom i općem kulturnom napretku putem razvoja kadrovskog resursa društvo će omogućavati zapošljavanje i stjecanje znanja i napredovanje produktivnim, profesionalnim i lojalnim djelatnicima koji će udovoljavanje svojih životnih ciljeva vezati uz napredak društva.

Stalnim unapređenjima poslovno-proizvodnih procesa putem sustava kakvoće i sustava čovjekove okoline društvo kakvoću prihvaća kao mjerilo, a postizanje izvrsnosti kao konačni cilj.

Nakon stoljeća "TRADICIJE I KVALITETE" "3.MAJ" će projektirati i graditi brodove koji će i ubuduće biti cijenjeni kao najbolji u svojoj klasi.

Osnovni ciljevi poslovanja za period 2011.-2015.

Osnovni (strateški) ciljevi poslovanja društava u Grupi 3.MAJ za razdoblje od 2011. do 2015. godine su:

1. Dovođenje poslovanja u područje pozitivnog poslovanja i uspostava dugotrajne održivosti do 2015. godine u uvjetima kakve će kreirati EU za brodograđevnu industriju;

2. Održavanje i razvoj proizvodnje složenih i visokokvalitetnih brodova prema zahtjevima tržišta i posebnim zahtjevima kupca (tailor made) temeljenih na vlastitom znanju (know how) i vlastitoj tehnologiji;

3. Ostvarivanje pozitivnih poslovno-proizvodnih rezultata temeljenih na zadovoljstvu kupca kakvoćom proizvoda i pravovremenom isporukom, zadovoljstvu zaposlenih poslom i napredovanjem, zadovoljstvom podugovaratelja poslovnim rezultatima i suradnjom te na zadovoljstvu vlasnika rezultatima ulaganja uz još veći interes poslovnog okruženja u Rijeci, Hrvatskoj i EU za koje 3.MAJ predstavlja tržište.

-U 2011. ISPORUČITI 4 BRODA I 1 BARŽU UKUPNA OBUJMA 76.759 CGT

3.MAJ Brodogradilište d.d.



Brodogradnja i brod predstavljaju snažnu razvojnu, znanstveno-tehnološku, obrazovnu, socijalnu, društvenu i kulturnu vrijednost.

RAZVOJ LJUDSKIH RESURSA



Uz razvijenu svijest da osnovnu snagu svakog društva čine ljudi sa svojim znanjima, vještinama, voljom, željom i načinom razmišljanja 3.MAJ je trajno opredjeljen za pronalaženje prikladnih organizacijskih oblika koji omogućuju uspješan razvoj ljudskih resursa. Obrazovanje i motiviranost ključnog stručnog kadra, uz informatičke, upravljačke, razvojne, kadrovske i organizacijske intervencije od prvorazrednog je značenja za stalno poboljšanje i postizanja konkurentne prednosti 3.MAJ-a.



Zar brodogradnja i brod nisu
biblijski simbol spasenja?

2005. g.
Pramac broda
Rijeka
Budimpešta



“Optimistički simbol
kretanja, naprijed,
prema budućnosti”



1



Robotska i automatska linija za podsklopove brodskog trupa





Robotska linija za obradu profila



Linija za kompletiranje panela

4



Svlačionice za cca 800 radnika



Trafo stanica



Skladište boja





Pogon za korozijsku zaštitu 3.000 m², pušten u rad 2001. g.

7



Pogon 'MID'-a za proizvodnju diesel motora '3.MAJ-SULZER'