Muzej Brodosplit

www.brodosplit.hr

BRODOSPLIT
Član DIV GRUPE

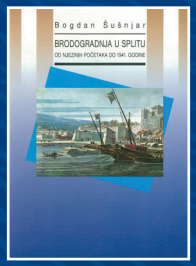
Jedan od simbola grada Splita zasigurno je i brodogradnja prije svega brodograđevna industrija u uvali Supaval koja na ovom prostoru djeluje od kraja 1920-ih kada se ovdje smjestilo brodogradilište „Jug“, a potom 1932. godine otvara se brodogradilište „Split“ (kasnije utemeljeno kao Brodosplit d.d.) koje djeluje i danas.

Kako su kroz povijest brojne tvornice, industrijski pogoni stvarali svoje ‘interne’ muzeje kako bi se mogao dobiti presjek razvoja, uspjeha i postignuća, odluku da se isto učini za Brodosplit donijelo se 1987. kada je osnovan muzej brodogradilišta, u sklopu Odjela za informiranje tadašnjega SOUR-a Brodograđevne industrije Split.

Muzej Brodosplita priča o razvoju brodogradnje u Splitu od njenih početaka do danas kroz makete brodova, arhivsku građu te fotografije i predmete povezane s tisućljetnom poviješću brodogradnje u tom gradu. Posebno ističe sportske uspjehe Škverana te sadrži zbirku fotografske opreme povezane s izdavačkom djelatnošću Brodosplita. Stalni postav muzeja uključuje i alku korištenu za viteška natjecanja i održavanje 300. Sinjske alke, čiji je Brodosplit specijalni dobavljač, i u čijim pogonima se alka izrađuje već nekoliko desetljeća. Sve to Muzej Brodosplita čini važnim čuvarom splitske industrijske baštine.

Muzej je smješten u zgradi uz glavni ulaz brodogradilišta, na približno 420 m2 prostora, koji je uredio arhitekt Ante Svarčić, a posvećen je razvoju splitske brodogradnje od prapovijesti do danas. Osim arhivske građe (zapisnici, planovi), fotografija i predmeta iz tisućljetne povijesti brodogradnje u Splitu i okolici (tesarski alat, natpisi s brodova, instrumenti za plovidbu, brodske zastave i sl.), među izlošcima ističu se makete brodova izgrađenih u splitskom brodogradilištu.

Eksponati Muzeja Brodosplit prate razvoj brodogradnje u Splitu i Dalmaciji od prije otprilike 4500 godina (prema ulomku hvarske keramike s prikazom broda iz 2500. g. p. n. e.) do suvremenosti. Dolazak Slavena na Jadran predstavljen je dijelom monoksila (jednoduba) kojim su plovili u svojoj pradomovini prije dolaska na Jadran. Modeli starog jedrenjaka poput ilirske liburne, predmeti povezani s plovidbom, dijelovi brodske opreme, ili brodograđevnog alata svjedoče o važnosti brodova i plovidbe u svakodnevnom životu naših predaka, ostavljajući trajan dokaz njihove brodograditeljske vještine.



U muzeju se nalazi i zanimljiva zbirka fotoaparata i fotografske opreme, budući da je Škver tijekom djelovanja razvio i vlastitu izdavačku djelatnost i izdavao list. Kustoski dio posla uz radnike spomenutog odjela povjeren je Eli Pecotić koja je tada vodila izdavačku djelatnost Brodosplita, a inženjer Boris Bilić bio je tehnički savjetnik. Objavljena je monografija „Brodogradnja u Splitu“, autora Bogdana Šušnjara.

U nadolazećim godinama tijekom Domovinskog rata, škver se istaknuo, ne samo gradnjom brodova, već i namjenskom proizvodnjom raznog naoružanja i opreme te formiranjem postrojbe poznatije kao ‘Škverski bataljun’ koji je iznjedrio 3500 branitelja koji su se borili u gotovo svim postrojbama Hrvatske vojske. Eksponati vezani uz djelovanje škvera u Domovinskom ratu 2016. godine donirani su u fundus Muzeja Domovinskog rata u Splitu.

Muzej nije nastavio djelovati kako je bilo planirano, no građa je i dalje pristizala, točnije nadopunjavala se maketama novogradnji, a dio oružja proizvedenog za potrebe Hrvatske vojske našao je svoje mjesto u Muzeju Brodosplita.

Dobri duh koji se brinuo za muzej i njegov razvoj bio je radnik i samouki škverski kipar Stanislav Bavčević Baki, čije se skulpture nalaze u muzeju. Hrvatski pomorski muzej Split u kontinuiranoj suradnji s njim radio je na zaštiti parnog tegljača „Vridni“ (izloženog na otvorenom) i očuvanju eksponata u Muzeju i realizaciji izložbe „Od bracere do tankera“, autorice Gordane Tudor kojom se predstavila povijest brodogradilišta, a koja je realizirana krajem 2009. godine. Nažalost, bez Stanislava Bavčevića koji je preminuo tri mjeseca ranije. Iznimno posjećenu izložbu obogatili su upravo posuđeni eksponati iz Muzeja Brodosplita.

Današnji postav Muzeja Brodosplit zadržao je zacrtanu koncepciju s kraja 80-ih te se kontinuirano nadopunjava i danas s novim modelima brodova. Tu su uglavnom makete, no nisu to samo makete. Ovdje je ispričano više od 100 godina povijesti jedne od najjačih proizvodnih djelatnosti u povijesti Splita sa značajem, kako na jadranskom prostoru, tako i za povijest hrvatske industrijske baštine koja se svojim brodovima upisala na kartu svijeta. Jedan sačuvani originalni fotoalbum iz 1932. u muzeju daje presjek događanja do 1944. godine. Tu su i dvije slike poslijeratnog škvera, autor kojih je istaknuti umjetnik Jerolim Miše, i nekoliko eksponata koji daju uvod u priču o brodovima. A tih je brodova, u vidu maketa, ukupno 75, od kojih su pojedini ključni za razumijevanje povijesti splitskog škvera. Posjetitelji jedinstvenog muzeja imaju priliku upoznati se s raznovrsnim tipovima brodova, uključujući tankere, brodove za rasuti teret, višenamjenske trgovačke brodove za hlađene terete, putničke brodove, ratne brodove te podmornice.

Maketa bracere DINKA

Bracera izgrađena u Splitu sredinom 19. stoljeća ostala je upamćena po dugovječnosti te se često može naći u pričama o drvenim brodovima na Jadranu. Dio je postava “predškverske” povijesti splitske brodogradnje.

Maketa parnog tegljača KONJIC

Gradnja parnog lučkog remorkera Konjic bila je prijelomni događaj za splitsko brodogradilište, koje je dotada isporučilo 20 manjih novogradnji, drvenih jedrilica, teglenica i brodica, uz nešto popravaka brodova, a Konjic je 1937. godine kao prvi željezni brod navijestio skok prema modernoj, velikoj brodogradnji.

Maketa parobroda SARAJEVO

U studenom 1937. godine porinut je parobrod Sarajevo koji je mogao ploviti brzinom do 16 čvorova. Sarajevo i brod blizanac Šumadija, kao prvi putnički parobrodi izgrađeni u tadašnjoj Kraljevini Jugoslaviji, predani su 1939. godine Jadranskoj plovidbi Sušak. Nakon potapanja u Mesinskom tjesnacu, izvađen je 1946. i dotegljen na popravak u Split, gdje mu je kapacitet povećan na 650 putnika. Od 1947. vraćeno mu je ime Sarajevo, ali već od 1950. plovi u floti Jadrolinije pod imenom Sinj. Dubrovački Atlas kupuje ga 1966. i nakon rekonstrukcije u Brodogradilištu Korčula 1967. daje mu ime Antika. Plovi kao brod za dnevne izlete do 1978., kada je doveden u rezalište Sveti Kajo. Bio je tada posljednji putnički parobrod na istočnoj obali Jadrana.

Maketa VOJVODINA

Teretno-putnički brod Vojvodina, dužine 116 metara, nije izgrađen u Splitu, ali je u njemu dvaput potopljen i zatim ponovno rođen. Pod imenom Balcic (Balčik) izgradilo ga je 1940. u Palermu brodogradilište Cantieri Navali Riuniti za jednu rumunjsku kompaniju.

Prevozio je teret za sile Osovine, zatekavši se u splitskoj luci u trenutku kapitulacije Italije. Split, koji su nakratko preuzele partizanske jedinice, 11. rujna 1943 po prvi je put bombardirala njemačka avijacija, pogodivši i Balcic, koji je u napadu dva dana kasnije i potopljen. Nijemci su ga popravili, no pri savezničkom bombardiranju Splita 10. studenoga ponovno je zapaljen na gatu sv. Petra. Pripao je Jugoslaviji kao dio ratne odštete. Brodospas ga je izvukao 1947., a nakon popravka u splitskom brodogradilištu uvršten je u flotu riječke Jugolinije, u kojoj je zaplovio najprije kao Srem, a odmah zatim kao Vojvodina.

Maketa razarača SPLIT R-11

U muzeju su dvije makete istog razarača. Split ili kasnije R-11 koji je obilježio djelovanje škvera u 2. svjetskom ratu. Parni razarač R-11 Split, dužine 120 metara, bio je najveći i najubojitiji brod poslijeratne JRM, u čiji sastav je ušao tek 1958., iako je njegovu gradnju još 1938. ugovorila Kraljevska jugoslavenska ratna mornarica. Kobilica je položena 1939., ali je porinut tek u travnju 1942. pod talijaniziranim imenom Spalato. Sabotaže i potapanja doveli su do toga da je kraj rata dočekao polupotopljen. Podignut je 1947. i otegljen na modernizaciju u Rijeku. Oružjem i to američkim, kao jedini u floti opremljen je sredinom 50-ih, a u službu će ući tek 1958. godine. Bio je naoružan s četiri topa od 127 mm, 12 topova od 40 mm, pet torpednih cijevi, šest bacača dubinskih bombi i tračnicama za 40 sidrenih mina. Parne turbine od 70.000 konjskih snaga pogonile su ga do respektabilnih 38 čvorova.

Makete Naftonosaca PN 17 i PN 18

Oznaku PN nosili su pomoćni naftonosci dužine 43,75 metara Jugoslavenske ratne mornarice (JRM), građeni u Rijeci, Kraljevici i Splitu. Brodosplit je od 1951. do 1955. godine izgradio seriju od 29 takvih brodova od kojih su mnogi kasnije dobili značaj kada su prenamijenjeni u vodonosce za otoke pa PN 17 postaje Bokanjac, a PN 18 nosi simbolično ime Žedni. Mogućnost krcanja: 350 tona vode (kao vodonosac) / 450 tonatereta (kao teretni brod).

Maketa ROSA DA FONSECA

Po mnogima jedan od najljepših putničkih brodova napravljenih u Splitu. Isporučena je 1962. godine u Brazil dok je istovremeno u Uljaniku izgrađena njena blizanka Anna Nery. Sa 150 metara, bile su najduži putnički brodovi izgrađeni dotad na istočnoj obali Jadrana, predviđeni za 163 članova posade i 532 putnika u dvije klase održavale su prugu Buenos Aires – Rio de Janeiro – Belem – Manaus.

Maketa GROBNIK

Sa skoro stotinu naručenih novogradnji u raznim škverovima između 1949. i 1989. godine, riječka Jugolinija bila je jedna od najvećih svjetskih linijskih kompanija. Početkom 1960-ih naručila je četiri teretno-putnička blizanca dužine Baška i Novi Vinodolski isporučeni su 1961., Drežnica 1962., a Grobnik 1963. godine. Bili su uglavnom namijenjeni za službu između Jadrana i Južne Amerike.

Maketa YULIN

Yulin je bio prvi u nizu od osam teretnih brodova s nadgrađem na krmi, izgrađenih između 1972. i 1975. godine za prvu veliku kinesku državnu vanjskotrgovinsku kompaniju, China National Machinery Import&Export Corporation iz Pekinga. Krajem 60.-ih započela je

djelovati unutar brodogradilišta i Tvornica dizel motora koja je doskora dobila licencu od njemačkog MAN-a. Dužine 160,3 metra upravo je Yulin bio pogonjen prvim licencnim MAN-ovim motorima koji su izrađeni u vlastitoj tvornici dizel motora.

Maketa ELRAKWA

Godine 1977. libijski vođa Moamer Gadafi boravio je u Jugoslaviji kao gost predsjednika Josipa Broza Tita, a iste godine Brodosplit je novoosnovanoj libijskoj državnoj kompaniji Libyan General Maritime Transport Organization iz Tripolija isporučio dva tankera dužine 171 metar i nosivosti nešto veće od 30 tisuća tona. Plovili su pod libijskom zastavom kao Elrakwai Ain Taurga.

Maketa JAWAHARLAL NEHRU

Uspon i tehničke mogućnosti škvera došle su do izražaja 1969. godine izgradnjom dvaju tankera za Indiju. Jawaharlal Nehru s duljinom 257 metara bio je do tada najveći brod na istočnoj obali Jadrana izgrađen u jednom komadu, dakle bez naknadnog spajanja pramčane i krmene sekcije. Brod blizanac isporučen 1970. zvao se Lal Bahadur Shastri.

Makete podmornica P 831 SAVA i P 832 DRAVA

Brodograilište specijalnih objekata koje od 1964. djeluje u sastavu Brodosplita, izgradilo je za Jugoslavensku ratnu mornaricu (JRM) tijekom 1960-ih, tri podmornice klase Heroj, po projektu B-71, nazvane Heroj, Junak i Uskok. Krajem 1970-ih za JRM izgrađene su dvije podmornice klase Sava, po projektu koji je nosio oznaku B-72. Nazvane po rijekama, Sava (1978.) i Drava (1981.) bile su duge 55,9 metara, a pogon su im činila dva Mercedesova dizelska motora s jednim elektromotorom. Površinska brzina bila im je deset čvorova, a dubina zarona 300 metara. Imale su podvodnu autonomiju od 32 dana i bile predviđene za 33 člana posade. Glavno naoružanje činilo je šest torpednih cijevi na pramcu s kompletom od deset torpeda promjera 533 milimetra, a imale su i mogućnost polaganja mina. Kasnije, tijekom 1980-ih, po projektu M 100-D proizvedeno je još šest malih podmornica klase Una, nazvanih također po rijekama: Tisa, Una, Zeta, Soča, Kupa i Vardar.

Maketa RIVER ADADA

River Adada prvi je od osam višenamjenskih teretnih brodova dužine 175 metara i nosivosti oko 16.500 tona izgrađenih 1979. i 1980. godine u Brodosplitu za kompaniju The Nigerian National Shipping Line iz Lagosa. Svi ostali također su nosili imena po nigerijskim rijekama: River Oji, River Oli, River Majidun, River Gurara, River Oshum, River Ogbese i River Maje.

Maketa F 507 IBN MARJID

Fregata F 507 Ibn Marjid građena je u Brodogradilištu specijalnih objekata od 1977. do 1980. godine prema nacrtima riječkog Brodoprojekta. Sadam Husein nije imao osobito jaku ratnu mornaricu za zaštitu male iračke obale u Perzijskom zaljevu, a gradio ju je uglavnom u Jugoslaviji i Sovjetskom Savezu.

Italija mu zbog izbijanja Zaljevskog rata nije isporučila četiri fregate i šest korveta naručenih u drugoj polovici 1980-ih, pa je slabo naoružana školska fregata Ibn Marjid ostala glavni irački ratni brod. Ibn Marjid je služio za obuku i transport te nije aktivno sudjelovao u iračko-iranskom sukobu. Amerikanci su ga 2003. zaplijenili u Iračkom ratu i koncem te godine izrezan je u Basri.

Maketa IRBENSKY

Sovjetska kompanija Sudimport sa sjedištem u Moskvi bila je svojevremeno najveći Brodosplitov kupac, s gotovo 60 brodova naručenih od sredine 1960-ih do kraja 1980-ih. Brodosplit je sovjetima većinom isporučio tankere, ali i razne specijalne brodove. Za Sudimport je 1980. izgradio Irbensky, brod-jaružalo (*trailing suction hopper dredger*), za kojima će narednih godina uslijediti još sedam njih. Sa svojih 80 metara dužine i 2607 tona nosivosti, prvi je brod tog tipa. Sovjetima je isporučen 1980. godine.

Maketa LAKE ANNE

Lake Anne bio je prvi od dva chemical tankera dužine 173 metra i nosivosti 26.060 tona, izgrađena 1982. godine za tvrtku Socana Navigation registriranu u Liberiji. Drugi je nosio ime Lake Anina. Iza Brodosplitovih liberijskih kupaca uglavnom su stajale europske kompanije. Brodosplit je tijekom 1960-ih i ranih 1970-ih izgradio devet brodova naručenih preko Liberije, a Lake Anne i Lake Anina bile su početak serije od osam brodova građenih početkom 1980-ih. Nakon toga je u Splitu izgrađeno još preko dvadeset brodova za liberijske naručitelje.

Maketa DALMACIJA FRIGO

Dalmacija Frigo bio je brod za hlađene terete dužine 151 metar. Izgledom lijepi, klasični teretnjak sa središnjim nadgrađem, dovršen je u Brodosplitu 1983. godine, da bi odmah za njim 1984. bio isporučen i blizanac Mediteran Frigo. Oba su građena za Mediteransku plovidbu, koja je nakon ova dva blizanca izgradila u Brodosplitu još četiri broda, najprije blizance Atlantik Frigo (1989.) i Pacifik Frigo (1990.), a onda i blizanke Lady Korčula i Lady Račišće (2000.).

Maketa PPKS-15

Ploveća stanica za bojanje tip je pomoćnog broda građenog u Brodosplitu za Sovjetski Savez sredinom 1980-ih, po nacrtima riječkog Brodoprojekta. Brodogradilište specijalnih objekata je 1986. i 1987. isporučilo seriju od 12 brodova. Služe za operacije čišćenja i bojanja velikih nadvodnih i podvodnih brodskih površina.

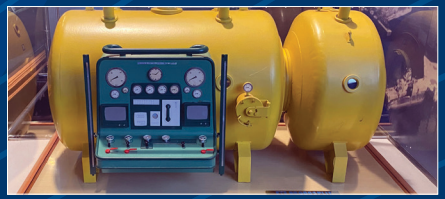
Maketa AMORELLA

Gradnju dvaju iznimnih feribota, Amorelle i Isabelle, Brodosplit je ugovorio s finskom kompanijom SF Line iz Mariehamna koja danas djeluje pod imenom Viking Line. Amorella je isporučena 1988., a Isabella 1989., da bi za njima u prvoj polovici 1990-ih, građena za druge sjevernoeuropske kompanije, uslijedila još dva ponešto preinačena blizanca čiju je isporuku tada usporilo izbijanje rata u Hrvatskoj, a koji kasnije plove kao Gabriella i Crown Seaways. Projektirani za baltičke uvjete, svi brodovi su klase leda 1A Super, što znači da samostalno mogu lomiti led debljine jednog metra. Dužine 169,5 metara i s 12 paluba, Amorella ima kapacitete za prijevoz 450 automobila i 2420 putnika kojima je na raspolaganju 1986 spavaćih mjesta.

Četiri Wärtsilä-Pielstick motora kombinirane snage 24.000 kilovata pogone je do 20,5 čvorova. Nakon isporuke, stavljena je na prugu Stockholm – Mariehamn – Turku, koju je donedavno održavala. Kao prva u seriji, Amorella je u povijesti splitske brodogradnje stekla kultni status. Predstavljala je ponos Splita i dostignuće tehnološkog vrhunca Brodosplita, osvojivši u godini isporuke priznanje “Outstanding Ocean-going Ship of the Year” uglednog njujorškog pomorskog magazina Maritime Reporter & Engineering. Sljedeće godine dobila ga je njena blizanka Isabella, a 1992. i Gabriella, tada pod imenom Frans Suell.

Maketa HIPERBARIČNA KOMORA

Brodograilište specijalnih objekata (BSO) isporučilo je dvije hiperbarične komore. Jedna komora Tip BIS 10/8+2 isporučena je 1988. godine Instututu pomorske medicine u Splitu, a druga Tip BSO 6/8+2 Ministarstvu obrane RH 1998. godine. Dvodijelna hiperbarična komora Tip BIS 10/8+2 dužine je 3.6 metara i ukupnog promjera 2.2 metra, modularnog je tipa, radnog tlaka 10 bara, primarno dizajnirana i opremljena za hiperbaričnu oksigenaciju, odnosno za primjenu kisika pri povišenim tlakovima u kliničkoj medicini. Komora je predviđena za istovremenu primjenu kisika za osam pacijenata koji sjede.



Maketa DBM-81 CETINA

Desantni minopolagač DBM-81 Cetina izgrađen je 1993. u Brodogradilištu specijalnih objekata (BSO) za Hrvatsku ratnu mornaricu (HRM), kojoj je 1995. predan i blizanac DBM-82 Krka. Brodovi dužine 49,69 metara imaju oblik malih trajekata, s rampama na pramcu i na krmi. Predviđeni su za 33 člana posade i transport 300 vojnika, a s dva dizel motora snage po 1140 kilovata postižu brzinu od 12,5 čvorova. Zagrebački Brodarski institut i riječki Brodoprojekt još su ih sredinom 1980-ih kao desantne brodove klase Silba projektirali za Jugoslavensku ratnu mornaricu. Brodosplit joj je 1987. Isporučio prvi brod, DBM-241 Krk, a kobilica za DBM-242 Rab postavljena je 1990. godine. Hrvatska ratna mornarica 19. veljače 1993. preuzima dovršeni brod s novim imenom DBM-81 Cetina. Tijekom rata prevozi vojnike i opremu pod zapovjedništvom Ive Raffanellija, kasnije zapovjednika HRM-a. Cetina i Krka sudjeluju u vojnim vježbama, operacijama vađenja mina i civilnim akcijama dostave vode i gašenju požara.

Maketa POSAVINA

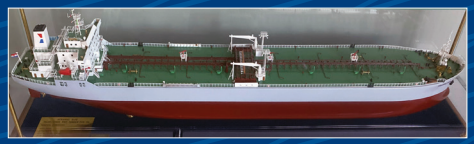
Posavina je naftno-kemijski tanker s dvostrukom oplatom, dužine 183 metra i nosivosti 44.881 tonu, izgrađen u Brodosplitu 1999. zajedno s blizancem Podravinom, koja je iste godine ponijela priznanje "Outstanding Oceangoing Ship of the Year". Iza panamskih naručitelja stajala je velika čileanska kompanija Sociedad Naviera Ultragas koja danas posluje pod imenom Ultranav.

Maketa MOSOR

Mosor je zadnji iz serije od tri broda za rasute terete (*bulk carrier*) istih karakteristika koje je Brodosplit u drugoj polovici 1990-ih počeo graditi za splitski Jadroplov. Bili su to blizanci dužine 187,6 metara. Don Frane Bulić dovršen je 1997., a Split 1998., ali je Mosor nakon nekoliko odgađanja isporučen 2001. Mosor je koncem 2015. prodan za 5,5 milijuna dolara.

Makete ZRINSKI i FRANKOPAN

Aframax tankeri za prijevoz sirove nafte Zrinski i Frankopan dužine 244 metra i bruto tonaže 55.743 tona izgrađeni su za zadarsku Tankersku plovidbu. Oba broda povijesne su uloge u povijesti hrvatskog brodarstva, brodogradnje i hrvatske povijesti općenito. Izgrađeni su tijekom ratnog razdoblja. Kad je porinut M/T Petar Zrinski 12. prosinca 1994., predsjednik RH dr. Franjo Tuđman izrekao je po prvi put kovanicu o "hrvatskom gospodarskom čudu" ponukan baš ovom odlukom o gradnji vrhunskog tankera u ratno doba u domaćem brodogradilištu za domaću tvrtku. Tankeri Zrinski i Frankopan bili su prvi hrvatski tankeri s dvostrukim dnom i oplatom koji su bili tehnološki i po sigurnosti ispred svog vremena. Ono što je izvedeno na tim tankerima kasnije je došlo kao obveza po europskim konvencijama.



Maketa ELKA ANGELIQUE

Pod imenima koja počinju s Elka u Brodosplitu je između 2001. i 2005. izgrađeno deset naftno-kemijskih tankera različitih veličina, za liberijske naručitelje iza kojih je stajala kompanija grčkog brodovlasnika Spyrosa Karnessisa. Najprije su 2001. izgrađeni Elka Angelique i Elka Nikolas.

Maketa GOVERNOR FARKHUTDINOV

Aframax tanker za prijevoz sirovine Governor Farhutdinov, dužine 247,24 metra i nosivosti 108.078 tona izgrađen je 2004. godine, uz dva broda blizanca Sakhalin Island i Elka Athina.

Maketa HRVATSKA

Suezmax tanker Hrvatska, dužine 281 metra i nosivosti 166.447 tona, drugi je u seriji od tri takva broda izgrađena za zadarsku Tankersku plovidbu. Prije Hrvatske, Brodosplit je Tankerskoj plovidbi početkom 2005. isporučio Alan Veliki, a 2007. isporučen joj je i Donat. Bili su to najveći tankeri na svijetu porinuti s kosog navoza u jednom komadu i najveći brodovi izgrađeni u Hrvatskoj.

Maketa APILIOTIS

Apliliotis je specijalni tanker dužine 80 metara. Grčki brodovlasnik Spyros Karnessis naručio ga je za svoju kompaniju European Product Carriers. Izgrađen je u Brodosplitu 2006. zajedno s blizancem Zefyrosom za službu u Egejskom moru, kako bi na inovativan način dobavljao gorivo za grčke otoke koji nemaju većih skladišnih kapaciteta. Grčka vlada je 1983. godine zbog jedne tragične havarije zabranila prijevoz cestovnih cisterni na običnim trajektima, a razvoženje derivata velikim brodovima po otocima koji trebaju manje količine goriva bilo je nepraktično. Apiliotisova garaža može primiti tri velike cestovne cisterne koje se iskrcavaju na otok kako bi opskrbile benzinske stanice gorivom. Prazne cisterne se potom vraćaju na Apiliotis, gdje se tijekom plovidbe simultano pune s pet različitih naftnih derivata kako bi se ponovno iskrcale s broda i opskrbile sljedeći otok.

Maketa STENA PARIS

Tijekom 2000-ih godina najpriznatiji Brodosplitovi proizvodi bili su handymax tanker za prijevoz naftnih proizvoda, oznake P-Max nosivosti 65.000 tona izgrađeni za tvrtku Concordia Maritime AB (članica grupe Stena) kojoj je Brodosplit od 2005.-2011. godine isporučio deset tankera među kojima su tri dobila međunarodna priznanja kao najbolji brodovi u svojoj klasi. Suradnjom Brodosplita i tvrtke naručitelja nastao je koncept P-MAX, za brodove namijenjene prijevozu nafte i naftnih prerađevina s neograničenom međunarodnom plovidbom koja uključuje i plovidbu kroz ledena područja. Handymax tanker za prijevoz naftnih proizvoda ''Stena Paris'' iz te serije dobio je 2005. od britanskog Kraljevskog institute inženjera brodogradnje (RINA) nagradu za brod godine u svojoj klasi. Tankeri oznake P-MAX, duljine su 182,99 m, širine 40 m, visine 17,90 m i nosivosti 64.917 tona. Glavni strojevi teški 185 tona, izrađeni su u Brodosplitovoj tvornici dizel motora po licenci MAN B&W, a pokreću ih dva motora od 7860 kW kod 129 okr/min što im omogućuje brzinu od 14,5 čvorova, uz potrošnju od 1368 kg/sat po motoru. P-MAX omogućuje brodu da, zahvaljujući svojoj konstrukciji, ponese i 30% više tereta od standardnih tankera uz minimalne dodatne troškove i najviši stupanj sigurnosti. Brodovi koji nose oznaku MAX širi su od ostalih brodova u toj klasi, ali s istom dubinom gaza, dvije odvojene i međusobno izolirane strojarnice, dva motora s odvojenim dovodom goriva te dva propelera i kormila, kako bi mogli ukrcati puno više tereta bez gubljenja brzine i manevarskih sposobnosti.

Maketa STENA POSEIDON

Panamax tanker za naftne proizvode Stena Poseidon klase leda 1A, dužine 229 metara i nosivosti 74.927 tona, izgrađen je 2007. godine za švedsku kompaniju Concordia Maritime AB, zajedno s blizancem Stena Palva. Ta je kompanija između 2005. i 2011. naručila u Brodosplitu dva panamax tankera i deset handymax tankera koji su ponijeli brojne međunarodne nagrade. Jedan od brodova iz P-Max serije, Stena Polaris, bio je prvi tanker koji je 2013. preplovio Arktik bez pomoći ledolomca. Isplovio je iz ruske baltičke luke Ust Luga i preko sjeverne obale Rusije stigao u Južnu Koreju za 35 dana.

Stena Poseidon dobila je 2007. priznanje “Significant Ship of the Year” uglednog londonskog časopisa The Naval Architect, kao i Stena Paris dvije godine ranije, dok je Stena Performance 2006. nagrađena titulom “Distinctive Ship of the Year” američkog magazina Marine Log. Stena Progress kao najbolja u svojoj kategoriji uvrštena je 2009. među “Top 12 ships of the Year” australskog časopisa Ships and Shipping.

Maketa ATHENA

Mali putnički kruzer Athena izgrađen je u Brodosplitu 2007. godine, zajedno s blizancima Artemisom i Arethusom za američku kompaniju Grand Circle Cruise Line. Njujorški turistički magazin Condé Nast Traveler postavio je 2013. Artemisa i Arethusu na prvo i drugo mjesto svoje top liste najboljih malih kruzera na svijetu. Blizanci su dugi 59,6 metara, široki 10,68 metara i plitkog su gaza od svega tri metra, što im omogućuje uplovljavanje u manje luke.

Maketa MARIANN

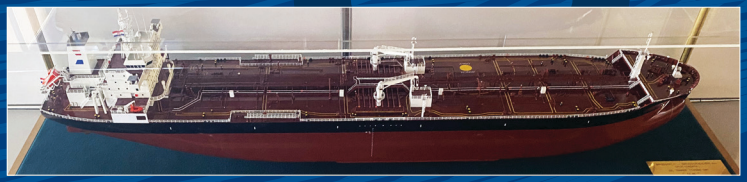
Panamax tanker Mariann, dužine 229 metara i nosivosti 75.000 tona, isporučen je 2008. švedskom naručitelju Marinvest Shipping AB, kao četvrti u seriji od šest ugovorenih brodova klase leda 1A, vrijednih po 40 milijuna dolara. Prethodili su mu Marilee, Maribel i Mari Ugland, a slijedili Marika i Marinor, isporučeni između 2006. i 2008.

Mari Ugland dobila je 2008. priznanje “Significant Ship of the Year” časopisa The Naval Architect. Brodovi su građeni s inovativnim komorama za brzu izmjenu prljavih i čistih tereta, a Švođani su tvrdili da je riječ o najboljim panamax tankerima na tržištu i najsigurnijim ikada izgrađenim brodovima, opremljenima propulzijskim sistemom koji ih održava u kretanju u slučaju kvara glavnog motora.

Tankerima izgrađenima u Brodosplitu Marinvest je stekao poziciju vodeće kompanije za plovidbu u ledenim uvjetima, odnosno u arktičkim predjelima Kanade, Baltičkom moru, Bijelom moru, a onda i Sjevernom moru.

Maketa OLIB

Tankerska plovidba iz Zadra ugovorila je 2004. izgradnju dvaju aframax tankera blizanaca za prijevoz sirove nefte i naftnih prerađevina u ledenim morima. Aframax tanker Olib dužine 274,25 metara sagrađen je od čelika povišene čvrstoće zbog čega su mu limovi tanji nego za manje takere. Nosivost broda je 108 414 tona. Tanker Dugi otok svečano je kršten i porinut 15. rujna 2008., dok je brod blizanac ,brod M/T Dugi otokporinut nekoliko mjeseci ranije, 29. ožujka 2008.



Maketa ORANGE STAR

Orange Star je brod za prijevoz rashlađenog svježeg voćnog soka, dužine 190 metara i nosivosti 37.750 tona, koji je Brodosplit 2011.

isporučio švicarskoj kompaniji Atlanship, čiji je osnivač i vlasnik Vazmoslav Pavešić, rođeni Riječanin. Kuma broda bila je njegova supruga Josette Claire Pavešić. Orange Star prevozi sokove u 14 spremnika, od kojih su dva obujma 4000 metara kubnih, a preostalih 12 obujma 2000 metara kubnih.

Takvi specijalizirani sokonosci ranije su se gradili samo u Norveškoj, a projekt razvijen u Splitu dobio je priznanje "Significant Ship of the Year" londonskog časopisa The Naval Architect.

Maketa PIANA

Možda i najskuplji brod ikada izgrađen u nekom hrvatskom brodogradilištu i jedan od najsloženijih Brodosplitovih projekata bio je veliki ro-pax Piana, predan krajem 2011. francuskom naručitelju, kompaniji SNC Navale, po cijeni od 150 milijuna dolara. Kao i Brodosplitov sokonosac Orange Star, koji je isporučen iste godine, dobitnik je priznanja "Significant Ship of the Year". Trajekt dužine 180 metara namijenjen je održavanju linije Marseille – Bastia (Korzika). Ime Piana dobio je po korzikanskom mjestu poznatom po uvalama koje su 1983. godine zbog svoje izvanredne ljepote upisane na UNESCO-vu listu Svjetske prirodne baštine. Piana na 12 paluba može primiti 750 putnika kojima je na raspolaganju 200 kabina, dok u garažni prostor stane 200 osobnih i 230 teretnih vozila, prugu dužine 240 morskih milja bez problema prevali unutar zadanih 12 sati.

Maketa CASPIAN STAR

Luksuznu jahtu Caspian Star dužine 60 metara Brodosplit je 2012. isporučio kupcu iz Azerbajdžana, koji ga je naručio preko tvrtke Laplaine Management sa sjedištem na Britanskim Djevičanskim Otocima. Građena u Brodogradilištu specijalnih objekata na platformi mini kruzera, s trupom i nadgrađem od čelika, a kormilarnicom od aluminijske legure, jahta s dva motora snage po 880 kilovata može ploviti brzinom većom od 13 čvorova. Caspian Star, kojemu je matična luka Baku i plovi pod azerbajdžanskom zastavom, ima tri palube, dva raskošna salona i tri luksuzne kabine. Predviđena je za samo šest VIP putnika i deset članova posade, ali na kraćim relacijama može u svojim salonima i pratećim prostorima primiti do 70 gostiju za poslovne susrete, prezentacije ili zabave. Dva para vrhunskih stabilizatora osiguravaju ugodno putovanje jahtom i smanjenje ljuljanja na vezu, dok joj kapaciteti spremnika za gorivo, vodu i hranu omogućavaju autonomiju od 4000 milja.

Maketa PERISTIL

Handymax bulk carrier Peristil izgrađen je 2010. za domaćeg naručitelja, splitski Jadroplov. Kuma broda bila je Blanka Vlašić. Dugačak je gotovo 190 metara, širok 33 metra, a nosivost mu je 52.000 tona. Glavni stroj izrađen je u Brodosplitovoj Tvornici dizel motora. Razvija brzinu od 15 čvorova. Istovjetan je M/B Sveti Dujam koji je Jadroplovu isporučen iste godine, a kojem je ugledni australski časopis "Baird Maritime Ships & Shipping" dodijelio nagradu *bulk carriera godine* i uvrstio ga na listu Top 20 brodova 2012. godine. Za Jadroplov je izgrađen i treći u seriji brodova za prijevoz rasutih tereta M/B Solin koji je isporučen 2012., a sestre Ana i Lucija Zaninović su bile kume broda.

Maketa JUMBO KINETIC

Heavy lifter Jumbo Kinetic, brod za prijevoz teških i dimenzijama velikih tereta isporučen je 2014., a ugovoren je za nizozemskog naručitelja, tvrtku Jumbo. Dug je 152 metra i širok 27 metara, a opremljen dvjema dizalicama čija je pojedinačna maksimalna nosivost 1.500 tona,

odnosno u tandemu mogu podizati terete težine do 3000 tona što predstavlja najveći kapacitet dizanja tereta u ovoj klasi brodova na svijetu. Riječ je o seriji od dva broda blizanca koje je Brodosplit ugovorio sa nizozemskom kompanijom prema pravilima Lloyd registra

i njihova uspješna realizacija predstavlja izuzetne reference u niši specijaliziranih plovila visoke dodane vrijednosti. Drugi brod zove se Fairmaster, a isporučen je 2015. godine.

Serija od 5 maketa razvoja izgradnje obalnog ophodnog broda

Obalno ophodni brod Omiš dužine 43,16 metra isporučen je 2018., a izgrađen za potrebe Hrvatske ratne mornarice. Tehničkom opremljenošću i plovnim karakteristikama znatno je unaprijedio sposobnosti HRM-a. Posebno je efikasan u nepovoljnim vremenskim uvjetima, odnosno jakoj buri i visokom moru, zbog čega se u akcijama traganja i spašavanja poziva i obalna straža s brodom Omiš. Opremljen je automatskim topom 30 mm i s dvije ručno upravljive strojnice 12,7 mm, te četiri ručna prijenosna protuzrakoplovna raketna sustava. Glavne značajke stanice su daljinsko upravljanje, built-in sustav elektro-optičkih senzora za autonomno djelovanje, djelovanje danju i noću, stabilizirana kupola, automatsko praćenje cilja, a može ispaliti 200 komada streljiva u minuti. Opremljen je i krmenom rampom i diverzantskom brodicom krutog trupa dužine 7.7 metara za 6 članova posade s propulzijskim dizel motorom koji omogućuje brzine do 40 čvorova i autonomiju plovidbe od 60 NM. Kapacitet broda je 16 ljudi uz autonomiju plovidbe od 10 dana. Vrlo je sposoban u progonu i ostvaruje brzinu od 29 čvorova, koju mu osiguravaju glavni brodski motori snage 2 x 2525 kW.

Literatura korištena u izradi brošure:

» Ljubomir Radić: MUZEJ BRODOSPLIT, ELABORAT ZAŠTITE ZBIRKE, 2023.

» Duška Boban, Nikola Bajto: Amorella – ploveći grad, Split, 2019.

» Igor Belamarić: Brodosplit u Supavalskoj uvali, Split, 2009.

» Gordana Tudor: Od bracere do tankera, Split, 2009.

» Eli Pecotić: Muzej Brodosplit – od ideje do realizacije, Informatica museologica, 1-2/1989, Zagreb, 1989.

» Bogdan Šušnjar: Brodogradnja u Splitu od njezinih početaka do 1941. godine, Split, 1989.

» Brodosplit, urednik Ivan Muštra, Ljubljana, 1986.

VRIDNI