



Il cantiere navale *Uljanik-* Scoglio Olivi nei primi anni jugoslavi (1947-1954)

David Orlović

Pola

Saggio professionale, Gennaio 2024

RIASSUNTO

L'annessione di Pola alla Jugoslavia segnò un nuovo inizio per il suo principale cantiere navale, *Uljanik-Scoglio Olivi*. Come altri complessi industriali in Istria, l'*Uljanik* subì una significativa carenza di personale tecnico e qualificato a seguito dell'esodo di molti italiani. Gli italiani rimasti, con esperienza lavorativa prebellica, giocarono un ruolo cruciale nel ripristino delle attività del cantiere navale. Furono affiancati da lavoratori provenienti da Monfalcone e da esperti provenienti da varie parti della Jugoslavia con esperienza precedente nel Regno di Jugoslavia. Lavoratori con livelli di competenze più bassi furono reclutati da diverse regioni della Jugoslavia, forniti di alloggio e di formazione professionale. Questo processo giocò un ruolo fondamentale nell'espansione demografica di Pola e nella creazione di una nuova identità cittadina. Entro il 1950, l'organico era cresciuto a circa 3.400 dipendenti. Negli anni '50, la direzione del cantiere navale adottò misure per migliorare significativamente l'efficienza attraverso modifiche sostanziali al programma di produzione. Inoltre, nel suo primo periodo 1947-1954, il cantiere navale *Uljanik* era controllato dal Ministero della Difesa jugoslavo e si concentrava sulla ricostruzione di tre "scafi speciali" per le nascenti forze navali jugoslave.

PAROLE CHIAVE

Uljanik, Scoglio Olivi, cantiere navale, Pola, Jugoslavia.

ABSTRACT

THE ULJANIK-SCOGLIO OLIVI SHIPYARD IN THE FIRST YUGOSLAV YEARS (1947-1954)

The annexation of Pola into Yugoslavia meant a new beginning for its main shipyard, *Uljanik-Scoglio Olivi*. Similar to other industrial complexes in Istria, *Uljanik* experienced a notable shortage of technical and skilled personnel following the departure of a significant number of Italians. The remaining Italians, possessing pre-war work experience, played a crucial role in restarting shipyard operations. They were supplemented by left-wing workers arriving from Monfalcone (Italy), and experts from various parts of Yugoslavia with prior experience dating back to the Kingdom of Yugoslavia. Workers of lower expertise levels were recruited from different regions of Yugoslavia, provided with accommodation, and offered professional education. This played a pivotal role in the demographic expansion of Pula/Pola and the creation of a new city identity. By 1950, the workforce had burgeoned to approximately 3.400 employees. In the early 1950s, the shipyard management undertook measures to significantly enhance efficiency through substantial changes to the production program. Moreover, in its initial 1947-1954 period, the *Uljanik* shipyard was controlled by the Yugoslav Ministry of Defense and it focused on rebuilding three "special objects" for the nascent Yugoslav naval forces.

KEYWORDS

Uljanik, Scoglio Olivi, shipyard, Pola, Yugoslavia

INTRODUZIONE

Dopo la presa di Pola da parte dell'Italia nel 1918, l'ex arsenale navale austro-ungarico fu diviso in due parti. Una parte, di proprietà della Regia Marina, rimase a terra, mentre l'altra, lo Scoglio Olivi, fu privatizzata e acquistata dalla Società Cosulich di Trieste. Il cantiere navale di Scoglio Olivi operò sotto limitazioni durante il periodo italiano, concentrandosi principalmente sulle riparazioni navali. Durante la Seconda guerra mondiale, gli impianti di Scoglio Olivi furono utilizzati come base per i sommergibili italiani e tedeschi. Grazie alla sua posizione protetta, alle strutture tecniche e agli esperti qualificati, l'isolotto fu un luogo ideale per le riparazioni e gli approvvigionamenti dei sommergibili. Nel biennio 1944-45, durante l'occupazione tedesca della città, gli Alleati occidentali bombardarono il cantiere navale per ben 12 volte, provocando la quasi completa devastazione di tutte le strutture¹.

Nel periodo del Governo Militare Alleato a Pola (1945-47), l'attività nel cantiere navale non si interruppe; piuttosto, i lavoratori si dedicarono alla bonifica delle strutture demolite. Dopo la completa chiusura del cantiere navale, avvenuta l'1 gennaio 1947, i lavoratori licenziati organizzarono "guardie operaie" per preservare le macchine e impedire che fossero trasportate in Italia. In seguito alla firma del Trattato di pace di Parigi e alla conferma che la città sarebbe stata annessa dall'allora Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia, le autorità jugoslave acquistarono il cantiere navale dal proprietario, la Società Cosulich².

Questo lavoro, basandosi su fonti limitate di quel periodo, si propone di delineare la prima fase dello sviluppo del principale cantiere navale polese all'interno dello stato jugoslavo. Il periodo preso in considerazione inizia con l'anno 1947, con l'annessione di Pola alla Jugoslavia, e termina nel 1954, quando cessa l'amministrazione del cantiere navale da parte del Ministero della Difesa dello Stato jugoslavo. Nel contesto della descrizione del primo percorso di sviluppo di Scoglio Olivi, ora chiamato *Uljanik*³, l'attenzione sarà focalizzata sull'influenza delle esigenze militari sullo sviluppo del cantiere navale e sul ruolo della componente nazionale italiana in quel periodo formativo.

1 R. MARSETIČ, *Il porto di Pola, il cantiere navale Scoglio Olivi e l'arsenale durante il periodo italiano*, in "Quaderni", vol. XVII, 2006, pp. 7-114.

2 J. ISKRA, *Razvoj u uvjetima obnove 1947-1953*, in "Uljanik", Pola, 1986, p. 235.; D. MANDIĆ, *Utjecaj razvoja brodogradilišta Uljanik na demografsku sliku Pule od 1856. do 2001. godine*, in "Stotinu i pedeset godina brodogradnje u Puli / 150 Jahre Schiffbau in Pula (Pola)", Pola, 2010, p. 287.

3 Nel lavoro, verrà principalmente utilizzato il nome ufficiale del cantiere navale come azienda dal 1947 fino ad oggi, *Uljanik*. La parola in lingua croata è una traduzione approssimativa del nome italiano Scoglio Olivi. Il secondo cantiere di Pola, quello più piccolo, si chiamava *Crvena zvijezda* (Stella Rossa) dal 1948 e dal 1991 è noto come *Tehnomont*.

LO SVILUPPO DEL CANTIERE NAVALE

Dopo l'annessione di Pola alla Jugoslavia avvenuta definitivamente il 16 settembre 1947, Scoglio Olivi passò sotto l'amministrazione centrale della cantieristica navale di Belgrado (*Centralna uprava brodogradnje*) e la Direzione dei cantieri navali settentrionali di Fiume (*Direkcija sjevernih brodogradilišta*), sotto l'egida del Ministero della Difesa della Jugoslavia. Uno dei primi compiti che l'amministrazione centrale della cantieristica navale svolse nel 1947 fu la stesura di un piano prospettico per lo sviluppo dell'industria cantieristica navale per cinque anni nei dettagli e per i successivi cinque in linee generali. Il piano prevedeva un rapido aumento delle capacità della cantieristica navale, nonché la sua modernizzazione. A tal fine, era necessario ristrutturare rapidamente i cantieri navali esistenti e costruirne nuovi. Dal punto di vista organizzativo e tecnologico, il piano prevedeva la specializzazione di ciascun cantiere navale per un numero limitato di tipi di navi e altri prodotti, così come delle imprese che fornivano la cantieristica navale⁴. In questo piano quinquennale, l'*Uljanik* doveva essere completamente ristrutturato e ampliato e utilizzato per la riparazione, il rimessaggio e la costruzione di unità navali per le esigenze della Marina militare jugoslava (*Jugoslavenska ratna mornarica*). In tali contesti pianificati, il cantiere navale opererà fino alla fine del 1953.

Tuttavia, i primi mesi dell'*Uljanik* sotto la Jugoslavia furono caratterizzati solo dalla continuazione dei lavori di sgombero delle macerie e dal miglioramento dell'accesso all'isola attraverso l'installazione di assi sul ponte bombardato, che doveva poi finalmente essere riparato⁵. Come vedremo, il primo impulso allo sviluppo dell'impianto fu iniziato dal ritrovamento di sommergibili italiani danneggiati che l'esercito intendeva rimettere in servizio al fine di creare una marina jugoslava in un contesto di crescenti tensioni geopolitiche sia con l'Italia a causa della crisi di Trieste, sia con l'Unione Sovietica dopo la risoluzione del Cominform del 1948.

Nel 1949, l'ex arsenale di Pola, che fu utilizzato come Istituto tecnico-militare (*Vojno-tehnički zavod*) dal 1947 al 1949, fu annesso al cantiere navale Scoglio Olivi-*Uljanik*, situato sull'isola omonima⁶. Questa operazione creò due reparti distinti del cantiere navale: una per la costruzione (Reparto I – l'isola) e l'al-

4 M. MILETIĆ, *Brodogradnja u Jugoslaviji (1945. – 1960.)*, in "Časopis za suvremenu povijest", vol. 56, n. 2, 2022, p. 375.

5 Ž. ŠESNIĆ, *Posljednjih 60 godina brodogradilišta Uljanik*, in "Stotinu i pedeset godina brodogradnje u Puli" cit., p. 243.

6 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files: Istria 1946-1954 / Dokumenti iz Hladnog rata: Istra 1946. – 1954.*, Pola, 2019, pp. 110-113.



Le prime fasi di riparazione del ponte ferroviario che collega Scoglio Olivi al porto di Pola (Collezione M. Rabota)

tra per l'equipaggiamento delle navi varate (Reparto II – l'ex arsenale). L'intera concezione del cantiere fu completamente modificata e s'iniziò a lavorare su un nuovo progetto e disegno per la costruzione di un nuovo moderno cantiere navale. La nuova struttura del cantiere navale prevedeva la lavorazione di 15.000 tonnellate di acciaio all'anno per vari tipi di navi della marina militare e poi pure mercantile. La progettazione del nuovo cantiere fu affidata all'ufficio centrale di progettazione *Brodoprojekt* di Fiume, che aveva già progettato gli altri cantieri navali della Jugoslavia. I lavori di costruzione furono eseguiti dall'impresa edile *Primorje*, mentre l'addestramento delle macchine, delle gru e delle attrezzature fu effettuato dal cantiere navale in proprio⁷.

Il 25 ottobre 1950, nel cantiere navale *Uljanik* fu introdotta l'autogestione operaia. Tale misura si inseriva nel nuovo modello di organizzazione socio-politica introdotta in Jugoslavia dopo lo scisma con l'URSS del 1948 (crisi del Cominform). Come si affermava in quel momento, "il collettivo dei lavoratori del

7 B. HROVATIN, *Razvoj Uljanika od god. 1947. do danas*, in "Uljanik – brodogradilište i tvornica dizel motora u Puli", Zara, 1964, p. 25.

cantiere navale *Uljanik* ha assunto su di sé la piena responsabilità della gestione del cantiere e del suo ulteriore sviluppo”⁸. Va notato, però, uno dei punti di contestazione che riguardava il funzionamento del sindacato dei lavoratori. Secondo un rapporto della CIA compilato nel 1952, la maggior parte dei lavoratori dell’*Uljanik* evitava di pagare le quote sindacali. La seguente nota anti-sindacale fu affissa su un muro presso i cantieri: “L’organizzazione sindacale non ha aiutato i lavoratori. L’attività sindacale è stata così debole da essere priva di valore. Nulla è stato fatto per il miglioramento ideologico delle masse. I leader sindacali non hanno energia e idee chiare. Hanno troppe riunioni e troppe buone cene”⁹. Infatti, nel 1955, un articolo che metteva in dubbio l’efficacia del sindacato dei lavoratori nell’affrontare i problemi del “collettivo operaio nel suo complesso” comparve nel bollettino ufficiale dell’impresa cantieristica¹⁰. Tuttavia, fino al 1950, l’*Uljanik* aveva tre punti di approvvigionamento di prodotti agricoli, negozi di generi alimentari, tessuti e scarpe. All’interno del cantiere navale era presente anche un ambulatorio per i lavoratori che non avevano accesso a queste possibilità in una città con un’infrastruttura ancora insufficientemente sviluppata¹¹.

Il calo delle tensioni ai confini jugoslavi e l’inizio della normalizzazione dei rapporti con l’Unione Sovietica permisero alla cantieristica navale di spostare l’accento dalla marina militare alla marina mercantile nella seconda metà degli anni ‘50. Questo cambiamento fu evidente anche col fatto che il 1° gennaio 1954, la cantieristica navale era uscita dalla competenza del Ministero per la Difesa¹². La Centrale amministrazione della cantieristica navale cessò di esistere e tutte le attività di coordinamento e sviluppo della cantieristica navale vennero assunte dal neocostituita Associazione dell’industria cantieristica (*Udruženje brodograđevne industrije*) e dalla Camera di commercio federale (*Savezna privredna komora*)¹³. Dopo l’uscita della cantieristica navale dalla competenza del Ministero della Difesa, ai responsabili era chiaro che essa non avrebbe potuto sopravvivere se non fosse riuscita a penetrare nel mercato estero, dal momento che i clienti nazionali non le davano abbastanza lavoro per garantire il pieno utilizzo delle sue capacità¹⁴.

8 *Ibidem*.

9 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 142.

10 B. MATOŠEVIĆ, *Neki problemi sindikalne organizacije*, in “Uljanik – list radnog kolektiva brodogradilišta Uljanik”, n. 2, Pola, 1955, pp. 24-25.

11 J. ISKRA, *Razvoj u uvjetima obnove 1947-1953* cit., p. 49.

12 M. MILETIĆ, *Brodogradnja u Jugoslaviji* cit., p. 381.

13 J. ISKRA, *Razvoj u uvjetima obnove 1947-1953* cit., p. 24.

14 M. MILETIĆ, *Brodogradnja u Jugoslaviji* cit., p. 383.

Il primo direttore del cantiere navale fu Karlo Babić (1947-1952), seguito da Josip Kopinič (1952-1964), prominente membro del Partito Comunista Jugoslavo e stretto collaboratore di Josip Broz Tito¹⁵. Dal 1948 al 1956, il direttore tecnico dell'*Uljanik* fu Đuro Stipetić (il giovane).

IL PERSONALE DEL CANTIERE E LE LORO TESTIMONIANZE

Il caso di Đuro Stipetić (Ronchi 1913 – Spalato 1975), direttore tecnico dell'*Uljanik* dal 1948 al 1956, denota quale fosse la politica seguita dalle autorità nella selezione di una nuova guida esperta e competente. Stipetić si laureò al Politecnico di Zagabria e poi fu progettista nella navigazione fluviale a Belgrado. Dal 1941, Stipetić collaborò nello studio di progettazione di suo padre Gjuro Stipetić a Zagabria, e nel 1945 fu direttore della produzione del cantiere navale di Kraljevica-Porto Re¹⁶. Era un esempio di personale con esperienza lavorativa nel periodo del Regno di Jugoslavia e dello Stato Indipendente di Croazia, di cui il cantiere navale polese aveva un disperato bisogno durante la carenza di personale causata dall'esodo della popolazione locale. Secondo i rapporti della CIA americana, Stipetić era noto per le sue opinioni anticomuniste. “Tuttavia, viene mantenuto come direttore per le sue competenze ma è sotto stretta sorveglianza della polizia”¹⁷. Infatti, suo padre fu giustiziato nel 1946 a Zagabria come “collaboratore delle forze d’occupazione” durante la Seconda guerra mondiale¹⁸. Un po’ più giovane, Branko Ryšlavy (Zagabria 1927 - Pola 2013), anche lui laureato al Politecnico di Zagabria, fu trasferito a Pola all’inizio degli anni ‘50 come progettista del lavoro sui sommergibili¹⁹. Ryšlavy ha lasciato una preziosa testimonianza scritta negli ultimi anni della sua vita, il libro *Pula – brodogradilište podmornica* (Pola - cantiere navale per sommergibili), in cui, tra l’altro, ha scritto sulla politica del personale dell’amministrazione del cantiere navale. Va evidenziata, tra l’altro, l’affermazione che “il direttore Kopinič era più che abbastanza aperto da sapere che era più importante che il lavoro andasse bene che insistere sul profilo politico dei dipendenti”²⁰.

Durante i primi tre anni del cantiere navale Scoglio Olivi nel nuovo stato jugoslavo, il numero di dipendenti aumentava costantemente: 436 (fine 1947),

15 B. RYŠLAVY, *Pula brodogradilište podmornice*, Spalato, 2005, p. 23.

16 <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/1016/stipetic-duro>

17 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 105.

18 <https://tehnika.lzmk.hr/stipetic-duro/>

19 <https://tehnika.lzmk.hr/ryslavy-branko/>

20 B. RYŠLAVY, *Pula brodogradilište podmornice* cit., p. 67.



Cantierini Scogliolini e ferramenta con scritte inneggianti alla resistenza contro i cominformisti. La parte in lingua croata dice: "Lavoratori! I cominformisti hanno l'intenzione di ostacolare la costruzione socialista e di trascinarvi sulla strada sbagliata" (Collezione M. Rabota)



La costruzione dell'edificio della direzione. Si tratta, probabilmente, del primo edificio di nuova costruzione a Pola nel periodo post-bellico (Collezione M. Rabota)

1539 (1948), 2700 (1949), 3145 (1950), per poi stabilizzarsi tra 2.500 e 3.000 nel corso degli anni '50²¹. Come in altri complessi industriali dell'Istria, anche nell'*Uljanik*, dopo la partenza e la scelta di optare per la cittadinanza italiana da parte di un gran numero di abitanti italiani, si è avvertita una significativa carenza di personale tecnico-specializzato. Un modo per ottenere nuovi lavoratori fu attraverso la mobilitazione di manodopera non specializzata, principalmente di contadini croati dalle zone rurali dell'Istria, in conformità con le decisioni del Ministero per le Regioni neo-liberate²². Ad esempio, solo tra il 1949 e il 1951, furono reclutati 554 lavoratori per l'*Uljanik* solo nel distretto di Parenzo. Inoltre, altri 526 lavoratori furono inviati alla società edile *Primorje* a Pola, gran parte dei quali fu sicuramente ingaggiato nella ricostruzione e nell'espansione delle strutture del cantiere navale²³. Lavoratori con competenze inferiori furono portati anche da varie altre parti della Jugoslavia, assicurando loro alloggio e formazione tecnica. La crescita demografica di Pola e la creazione di una nuova identità per la città furono entrambe influenzate da questo processo.

Tuttavia, gli italiani che erano rimasti a Pola dopo la seconda guerra mondiale, e che avevano esperienza tecnico-specializzata dal periodo prebellico, furono importanti per il rilancio del cantiere navale *Uljanik*. Nel 1951, l'Almanacco dell'Unione degli Italiani dell'Istria e di Fiume pubblicò un'intervista con alcuni di questi italiani che ricoprivano posizioni di spicco nel lavoro del cantiere navale. Uno dei due intervistati, Giuseppe Selovin, era il dirigente dell'ufficio tecnologico. Aveva lavorato all'Arsenale di Pola fin dal 1908, nel periodo dell'Austria-Ungheria. L'altro intervistato, Attilio Zacchigna, aveva lavorato nel cantiere navale di Pola durante il periodo italiano. Dopo l'annessione di Pola alla Jugoslavia, Zacchigna fu inizialmente direttore tecnico del cantiere, poi dirigente operativo e infine capo del reparto per la costruzione delle unità navali²⁴. Entrambi gli intervistati vengono menzionati anche nei documenti della CIA relativi all'*Uljanik* compilati nel 1949, insieme al capo della sezione meccanica, Luigi Culiati ed al capo dell'ufficio produzione, Roberto Megusar²⁵.

Alla fine del 1947, l'*Uljanik* accoglie un significativo gruppo di lavoratori "monfalconesi", orientati ideologicamente verso la costruzione di una società socialista nella nuova Jugoslavia²⁶. Secondo quanto scritto da Branko Ryšlavy,

21 D. MANDIĆ, *Utjecaj razvoja brodogradilišta Uljanik na demografsku sliku Pule* cit., p. 287; J. ISKRA, *Razvoj u uvjetima obnove 1947-1953* cit., p. 23.

22 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 105.

23 O. MOSCARDA OBLAK, *Il "potere popolare" in Istria 1945-1953*, Rovigno, 2016, pp. 312-313.

24 M. VIANELLO, *Dirigenti del cantiere navale Scoglio Olivi*, in "Almanacco dell'UIIF", Zagabria, 1951, p. 78.

25 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 78.

26 "Con il termine monfalconesi gli storici e i commentatori definiscono convenzionalmente i circa 2.500

il personale tecnico doveva avere esperienze nel lavoro legato alla costruzione ed operazione di sommergibili:

Dopo la guerra, a Pola arrivarono alcuni esperti di sommergibilistica dall'ex Regia Marina jugoslava. In città c'erano anche alcuni esperti di Scoglio Olivi, che avevano esperienza nella costruzione e manutenzione di sommergibili. Insieme, si dedicarono alla ricostruzione e alla messa a punto di sommergibili. Nonostante l'esodo di molti italiani da Pola, ci furono anche fenomeni opposti. Dopo la guerra, alcuni disoccupati e lavoratori politicamente orientati a sinistra, specialmente da Monfalcone, cercarono rifugio politico e lavorativo a Pola e Fiume. In queste città, potevano continuare a utilizzare la lingua italiana e ottenere almeno un lavoro retribuito. Tra questi lavoratori c'era anche Carlo Fantini, che arrivò da Monfalcone all'*Uljanik*. Fantini era una persona allegra e molto comunicativa, e amava i campi di granturco più che il mare. Era però un esperto nella costruzione di sommergibili, avendo lavorato per molti anni nel cantiere navale di Monfalcone. Tra quelli più anziani di Pola che non avevano optato, c'erano anche esperti maestri che avevano iniziato la loro carriera nell'Arsenale della Marina Austro-Ungarica e avevano poi arricchito le loro competenze durante il periodo italiano²⁷.

Negli studi di Gloria Nemeč sulla minoranza italiana in Istria dopo l'esodo, troviamo la testimonianza di una donna il cui padre, con la famiglia, si trasferì a Pola nel 1947 con diverse centinaia di lavoratori da Monfalcone:

Mio papà è entrato subito nel Cantiere navale, dove è stato subito quotato come una persona tra le migliori. Lui è scritto anche nell'albo d'oro degli *Scogliolini*. Ma dato che non voleva mettersi nel partito veniva sempre messo di mezzo. Erano periodi tristi, brutti, e si sentiva che ogni tanto qualcuno 'cascava' nel bacino ed era morto. Erano le famose morti bianche che non sapevi come erano fatte... finivano nei bacini grandi dove facevano le navi²⁸.

Un grande problema si presentò per i lavoratori provenienti da Monfalcone nella metà del 1948, quando scoppiò la crisi della Cominform. Il conflitto tra i

lavoratori del Friuli-Venezia Giulia che a cavallo tra il 1946 e il 1948 emigrarono in Jugoslavia per offrire le 702 proprie competenze professionali perlopiù presso il cantiere navale di Fiume e il cantiere navale di Pola, da poco ceduti dall'Italia alla Jugoslavia in seguito al trattato di Parigi. Il termine monfalconesi non indica tanto l'appartenenza geografica di queste persone quanto il fatto che ad emigrare, spesso portando con sé anche le proprie famiglie, furono in gran parte operai specializzati e impiegati dei CRDA (Cantieri Riuniti dell'Adriatico, attuale Fincantieri) di Monfalcone e Trieste, dove all'epoca lavoravano persone provenienti da tutto l'Isontino, da Trieste e dal Friuli". G. RADOSSI, *Il "Diario Polese" di Giovanni Marotti*, Collana degli Atti 51, Centro di ricerche storiche, Rovigno, 2022, p. 701, n. 1114.

27 B. RYŠLAVY, *Pula brodogradilište podmornice*, 22

28 G. NEMEČ, *Nascita di una minoranza. Istria 1947-1965: storia e memoria degli italiani rimasti nell'area istro-quarnerina*, "Etnia XIV", Rovigno, 2012, pp. 189-190.

comunisti jugoslavi e Mosca portò anche alla repressione politica contro i comunisti italiani che erano rimasti fedeli a Stalin, incluso il nuovo personale operaio²⁹. Un rapporto della CIA del 1952, che analizzava la divisione politica tra i lavoratori dell'*Uljanik*, identificò quattro gruppi principali: coloro che sostenevano il governo jugoslavo di Josip Broz Tito, cominformisti, coloro che non erano sicuri di quale parte prendere e coloro che si opponevano a qualsiasi forma di governo comunista³⁰. Dalla testimonianza raccolta dalla Nemeč apprendiamo i dettagli sul cambiamento dell'atmosfera all'interno degli impianti del cantiere a seguito delle nuove tesissime circostanze politiche:

Mi ricordo del racconto fatto a casa da mio padre: c'era una riunione, dove si parlava male della Russia. Mio papà si era solo espresso dicendo che forse un domani avremmo avuto bisogno della Russia. È bastato. Ci sono stati due ingegneri giovani che erano sotto la guida di mio papà, assai due care persone, che lo hanno chiamato da parte e gli hanno detto di stare attento, perché era stato notato dall'OZNA. In tanti sono andati a finire a Goli Otok, ma mio papà è stato salvato, dopo si è saputo che anche lui doveva andare via, ma un ispettore serbo aveva detto: 'Voi mi eliminate la gente migliore? Ma noi abbiamo bisogno di questa gente!' Allora questo ha salvato mio papà, abbastanza (...) ³¹.

Claudio Deghenghi di Pola, nei suoi ricordi, menziona i lavoratori "monfalconesi" e lo spirito italiano ancora presente nel cantiere nei suoi primi anni:

Dai cantieri navali di Monfalcone venivano ad aiutare un paese socialista e a mandare avanti il Cantiere navale di Pola. Erano gente di prima qualità, di primo livello, perfetti! Ingegneri, tecnici, operai qualificati ... perfetti. Il Cantiere era ancora tutto italiano, aveva la contabilità in italiano, solo molto più tardi è stato trasformato tutto: amministrazione tecnica e contabilità in croato. Tutti i quadri erano italiani, e se erano croati, usavano l'italiano. Per cui i monfalconesi hanno veramente salvato il Cantiere, lo Stato jugoslavo non era preparato per amministrare le industrie cantieristiche di queste proporzioni. (...) A Pola si sentiva la loro presenza ... tra i monfalconesi tantissimi erano i suonatori, i musicisti, i cantanti ... per cui il Circolo nostro, è diventato anche un centro musicale, per tutta la città, perché la città era totalmente morta. L'attività artistico-culturale di questa comunità è stata fantastica (...). Il teatro era sempre pieno³².

Secondo un documento della CIA del 1947, i lavoratori di Monfalcone che si trasferirono a Pola e Fiume con le loro famiglie furono alloggiati in appartamenti

29 O. MOSCARDA OBLAK, *Il "potere popolare" in Istria 1945-1953* cit., p. 318. Vedi pure L. GIURICIN, *La memoria di Goli Otok - Isola Calva*, Monografie X, Cento di ricerche storiche, Rovigno-Fiume, 2007.

30 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 158.

31 G. NEMEČ, *Nascita di una minoranza* cit., pp. 189-190.

32 G. NEMEČ, *Nascita di una minoranza*, pp. 191-192.

lasciati liberi dagli italiani che fuggirono in Italia. Altri lavoratori abitavano in caserme, sotto una disciplina militare rigida. Quando i lavoratori venivano assunti in Jugoslavia, veniva loro promesso un buon salario che avrebbe dovuto consentire loro di inviare alle loro famiglie circa 30.000 lire al mese, dopo aver dedotto le spese per alloggio e cibo. “In realtà, venivano pagati in dinari jugoslavi, che non potevano essere inviati in Italia. Inoltre, il tasso di cambio tra dinari e lire era sfavorevole ai lavoratori, e le spese per cibo e alloggio erano alte. Di conseguenza, era quasi impossibile inviare denaro in Italia”³³.

LE PRIME COSTRUZIONI NAVALI

Nello stabilimento distrutto dell'isola Scoglio Olivi vi erano vari natanti danneggiati risalenti al periodo dell'occupazione tedesca. Tra di essi, affondata in un bacino asciutto, si trovava l'ex sommergibile della Regia Marina italiana, il *Nautilo*³⁴. Questo affondò durante il bombardamento alleato di Pola il 9 gennaio 1944, causando la morte di tre marinai. Tuttavia, i danni subiti furono lievi (nella parte centrale dell'imbarcazione, a destra della torretta), e si ritenne conveniente il suo recupero, riparazione e ritorno in servizio³⁵.

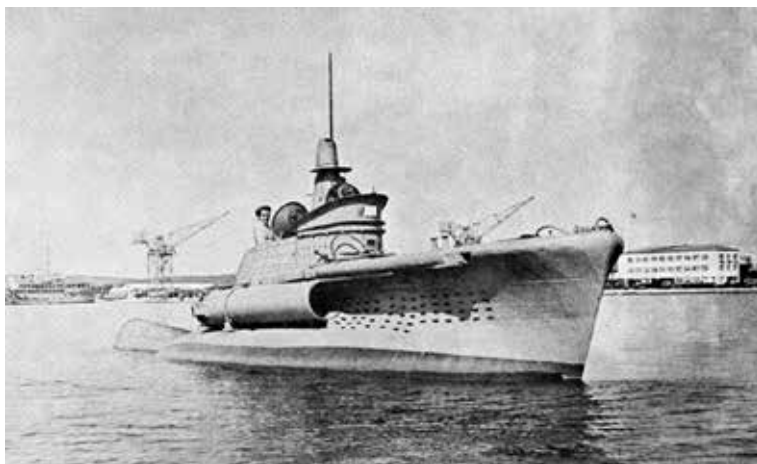
Per sollevare il battello, fu coinvolta la ditta *Brodospas* di Spalato, specializzata nell'estrazione di navi affondate. Secondo i ricordi di Branko Ryšlavy, il sommergibile fu sollevato abbastanza da consentire ai sommozzatori di posizionare le necessarie strutture di supporto sotto di esso nel bacino asciutto. Una volta svuotato il bacino, era possibile procedere con la riparazione dello scafo. Successivamente, furono intrapresi i passi necessari per riportare il sommergibile in navigazione e renderlo operativo: “occorreva asciugarlo, pulirlo, ripararlo e ricostruirlo”. I lavori di ricostruzione e attrezzatura iniziarono alla fine del 1950 e proseguirono fino al 1952. Poiché non c'erano documenti tecnici disponibili sul battello, furono adottate soluzioni basate solo sulla logica tecnica e sulla memoria dei lavoratori che un tempo avevano lavorato su tali scafi a Monfalcone, con particolare attenzione alla conoscenza di Carlo Fantini. Successivamente, l'Ufficio Tecnico dell'*Uljanik*

33 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 48.

34 *Nautilo*, varato nel marzo del 1943 ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone, sommergibile della modernissima classe Tritone (o Flutto) in servizio della Regia Marina dal luglio dello stesso anno. Dopo l'armistizio dell'8 settembre fu catturato dai Tedeschi a Venezia e quindi portato nel porto di Pola. Vedi E. BAGNASCO – A. RASTELLI, *Sommergibili in guerra. Centosettantadue battelli italiani nella Seconda guerra mondiale*, Parma, 1989, p. 139; G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano, 1994, p. 365.

35 B. RYŠLAVY, *Pula brodogradilište podmornice*, p. 24.

elaborò schemi e piani di disposizione. “In realtà, la preparazione del sommergibile fu effettuata dai lavoratori che parlavano italiano, come Carlo Fantini, che all’epoca non sapeva praticamente una parola di croato. In quel periodo, all’*Uljanik* si usava quasi esclusivamente la lingua italiana per scopi di comunicazione più ampi, ma spesso anche per documenti e corrispondenza”³⁶.



Il sommergibile tascabile Mališan, ex CB-20 (Collezione D. Orlović)



La nave Vladimir Nazor in costruzione sullo scalo di alaggio, 1952 (Collezione M. Rabota)

Il primo tuffo statico del sommergibile avvenne nel dicembre 1952 accanto al bacino asciutto. Fu incorporato nella flotta della Marina jugoslava nell'agosto 1953 con il nome di *Sava* (numero di flotta P-802), equipaggiato da ex membri della Marina del Regno di Jugoslavia. Fu ritirato dalla flotta nel 1968 e successivamente smantellato.

Nella zona di Scoglio Olivi, in uno stato ancora migliore del *Nautilo*, fu rinvenuto anche il sommergibile tascabile *CB-20* della Regia Marina italiana³⁷. Anche questo fu riabilitato e nel 1953 fu integrato nella flotta della Marina militare jugoslava con il nome di *Mališan* (numero di flotta P-901). Prestò servizio per circa tre anni per addestrare nuovi sommergibilisti e, successivamente, fu donato al Museo Tecnico di Zagabria, dove si trova ancora oggi³⁸. Grazie all'esperienza acquisita nel restauro dei due sommergibili italiani, alla fine dello stesso decennio l'*Uljanik* iniziò la costruzione di due nuovi sommergibili, la *Sutjeska* e la *Neretva*. Branko Ryšlavy, nella sua testimonianza, ricorda che al progetto lavorarono Carlo Fantini, Franco Runco, Maria Rocchetti, Antonio Ferri e Giuseppe Faraguna, tutti meccanici navali di Monfalcone³⁹.

A Fiume, come in numerose altre città portuali lungo la costa adriatica orientale, furono ritrovati diversi relitti di navi, alcuni dei quali potevano ancora essere salvati e resi di nuovo navigabili. Uno di questi era anche il posamine tedesco *Kiebitz*⁴⁰, il cui recupero e riparazione sembravano essere redditizi. La nave fu sollevata dal fondo del mare a 22 metri di profondità il 12 marzo 1948 dalla *Brodospas*, un grande successo per la ditta spalatina appena fondata, in particolare perché esisteva il timore che la nave potesse scivolare in una profondità maggiore⁴¹. Il relitto sollevato fu rimorchiato a Pola il 17 marzo 1948 e la nave fu sottoposta alle necessarie riparazioni nell'*Uljanik*. La nave fu rimessa in bacino di carenaggio e, dopo il restauro dello scafo, fu ribattezzata *Galeb* (gabbiano), nome che, si suppone, le fu dato dai lavoratori del cantiere navale per via dei suoi eleganti contorni. I lavori di riparazione e trasformazione furono completati

37 Costruito nel 1943 dalla Caproni di Milano. Si tratta di imbarcazioni sommergibili lunghe 15 e larghe 3 metri. Ne furono costruite 22. Il CB-20 fu operato dalla Marina della Repubblica Sociale Italiana dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 di stanza a Pola. P. M. POLLINA, *I sommergibili italiani 1895-1962*, Roma, 1963, pp. 292-293.

38 B. RYŠLAVY, *Pula brodogradilište podmornice*, pp. 29-31.

39 *Ivi*, p. 38.

40 Costruito nel 1938 nel cantiere navale Ansaldo di Genova, il suo nome originale era *Ramb III* e fungeva da nave da trasporto per il trasporto di banane (Regia Azienda Monopoli Banane). All'inizio della seconda guerra mondiale fu trasformato in nave da guerra, specificamente come incrociatore di scorta. Dopo la resa dell'Italia nel 1943, la nave fu presa in consegna dai tedeschi. Il *Kiebitz* ha posato più di 5.000 mine nel Quarnaro e nell'Adriatico settentrionale nel 1944 e fu affondato il 5 novembre 1944 nel porto di Fiume, durante un bombardamento alleato. Z. FREIVOGEL, *Galeb – povijest broda na kojemu je začet pokret nesvrstanih*, Zagreb 2019, pp. 50-79.

41 Z. FREIVOGEL, *Galeb cit.*, p. 80.

al pontile di equipaggiamento vicino al molo ovest dell'isola di Scoglio Olivi, che in seguito fu chiamato Molo Galeb in onore della nave. I lavori di riparazione servirono anche alla formazione dei nuovi lavoratori e ingegneri del cantiere navale *Uljanik*. I lavori durarono fino al 1952 e, una volta completati, la nave ottenne nuovi contorni⁴². Il castello di prua rialzato fu prolungato fino al ponte di comando e dietro di esso verso poppa, terminando con due piattaforme circolari per cannoni *Bofors* da 40 mm. Il ponte di passeggiata fu prolungato davanti al ponte di comando verso prua sopra gli ex spazi di carico. Il nuovo albero di prua fu posto tra il ponte di comando e il fumaiolo, e il nuovo albero di poppa a tre gambe sul bordo di poppa della sovrastruttura principale. I motori diesel navali *Fiat* originali continuavano a funzionare e consentivano una velocità fino a 18,5 nodi.

La nuova nave della Marina militare jugoslava ricevette come armamento principale due cannoni antiaerei di fabbricazione tedesca da 88 mm sul ponte di prua e due sul ponte di poppa. Il telemetro e l'apparato di puntamento furono installati sul tetto del ponte di comando. La nave era stata progettata come posamine e come nave scuola⁴³. Tuttavia, entrò nella storia per essere stata utilizzata dal leader jugoslavo Josip Broz Tito per i suoi viaggi transoceanici e le sue visite ad altri capi di stato. Il lavoro e i risultati dell'industria navale jugoslava nella trasformazione del *Galeb* per le esigenze della Marina militare jugoslava in quel periodo furono fortemente influenzati dall'assistenza militare americana. Infatti, a partire dal 1951, gli Stati Uniti inviarono grandi quantità di attrezzature che furono carenti in Jugoslavia e senza le quali le navi non potevano essere completate⁴⁴.

Il restauro del cantiere navale fino al 1950 permise anche la costruzione di navi non destinate alla marina militare. In quell'anno furono posate le chiglia di due rimorchiatori, le prime nuove costruzioni del cantiere navale *Uljanik*. Il primo rimorchiatore fu completato nel 1951 per le esigenze dell'*Uljanik*, mentre il secondo nel 1952 e fu consegnato al cantiere navale fiumano *3. maj*⁴⁵. Tra il 1952 e il 1954, furono varati sei traghetti passeggeri per la compagnia di navigazione *Jadrolinija* di Fiume da 430 t.s.l. destinati al trasporto di circa 800 passeggeri. In occasione della celebrazione della "Festa della gioventù", il 25 maggio 1950, fu posata la chiglia del primo traghetto della serie nel bacino 3 perché i pontili non erano ancora stati messi in funzione. *Vladimir Nazor* e *Petar Njegoš* furono completati nel 1952, *Vuk Karadžić*, *Ivan Cankar*, *Aleksa Šantić* nel 1953 e l'ultimo, *Kočo Racin*, nel 1954⁴⁶. Alla fine del 1953, fu stipulato un contratto con l'azienda danese *Bur-*

42 Vedi D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., p. 177.

43 Z. FREIVOGEL, *Galeb* cit., pp. 80-81.

44 M. MILETIĆ, *Brodogradnja u Jugoslaviji* cit., pp. 380-381.

45 J. ISKRA, *Razvoj u uvjetima obnove 1947-1953* cit., p. 21.

46 *Ibidem*.



Una veduta sull'area costruzioni di Scoglio Olivi, 1952. S'intravede, ormeggiato, il sommergibile Sava (ex Nautilo) (Collezione M. Rabota)



Il 2 agosto 1952, Tito visitò Scoglio Olivi, dove incontrò il direttore del cantiere navale Josip Kopinič e gli operai che stavano lavorando alla ricostruzione della nave Galeb (Collezione M. Rabota)

meister & Wain per l'ottenimento della licenza di produzione di motori navali. Nel periodo sino al 1958, l'*Uljanik* avrebbe realizzato la costruzione di ulteriori dodici navi destinate a compagnie jugoslave. La prima imbarcazione consegnata ad una nazione estera fu la nave mercantile *Al-Mohattam*, destinata all'Egitto, nell'ambito della cooperazione economica della Jugoslavia con gli Stati del Movimento dei Non Allineati⁴⁷. È rilevante notare che nel periodo compreso tra il 1951 e il 1955 furono eseguiti interventi di riparazione su alcune navi straniere, tra cui la *Nakshon* e la *Dromit* della compagnia di navigazione israeliana *Shoham*⁴⁸.

CONCLUSIONE

Nel suo periodo iniziale, dal 1947 al 1954, il cantiere navale *Uljanik-Scoglio Olivi* di Pola si sviluppò in condizioni geopolitiche specifiche. Entrambi i processi, il conflitto con l'Italia sulla questione di Trieste e lo scisma con l'Unione Sovietica dopo il 1948, richiesero uno sviluppo militare rapido e indipendente della nuova Jugoslavia socialista. In conformità a tale situazione, il cantiere navale più occidentale della Jugoslavia, sottoposto al controllo dell'autorità del Ministero della Difesa, fu urgentemente estratto dallo stato di distruzione dopo la Seconda guerra mondiale e contemporaneamente abilitato alla lavorazione delle unità per la Marina jugoslava. La specificità dello sviluppo precoce dell'*Uljanik* nasceva anche dal fatto che si trovò in una città quasi completamente svuotata dalla popolazione dopo l'annessione di Pola alla Jugoslavia e l'esodo della popolazione italiana durante il 1947. Nella costruzione del cantiere navale partecipava tutto il personale qualificato possibile, dai nuovi arrivati esperti provenienti da altre aree della Jugoslavia, attraverso i dipendenti prebellici del cantiere di nazionalità italiana, fino a diverse centinaia di nuovi arrivati, lavoratori da Monfalcone e dintorni. Il risultato di quei piani molto impegnativi, diretti dal centro politico dello stato jugoslavo, fu la realizzazione di due sommergibili e di una nave da guerra per le forze navali jugoslave. Il passaggio alla produzione di navi mercantili significò non solo la sopravvivenza del cantiere navale, ma anche la sua crescita, diventando la principale impresa industriale della città di Pola. La ricostruzione dell'*Uljanik* ha avuto un impatto significativo sulla città di Pola; ha fornito lavoro a migliaia di persone e ha contribuito a creare una nuova identità industriale per la città.

47 Ž. ŠESNIĆ, *Posljednjih 60 godina brodogradilišta Uljanik* cit., p. 256.

48 I. OŠTRIĆ, *Inostrani brod ponovno na popravku u našem brodogradilištu*, in "Uljanik – list radnog kolektiva brodogradilišta Uljanik", n. 1, Pola, 1954, pp. 16-17.

APPENDICI

Scoglio Olivi Shipyards [I cantieri navali di Scoglio Olivi] (Pola), 18-V-1949, documento CIA:

CIA-RDP82-00457R002700630002-5⁴⁹

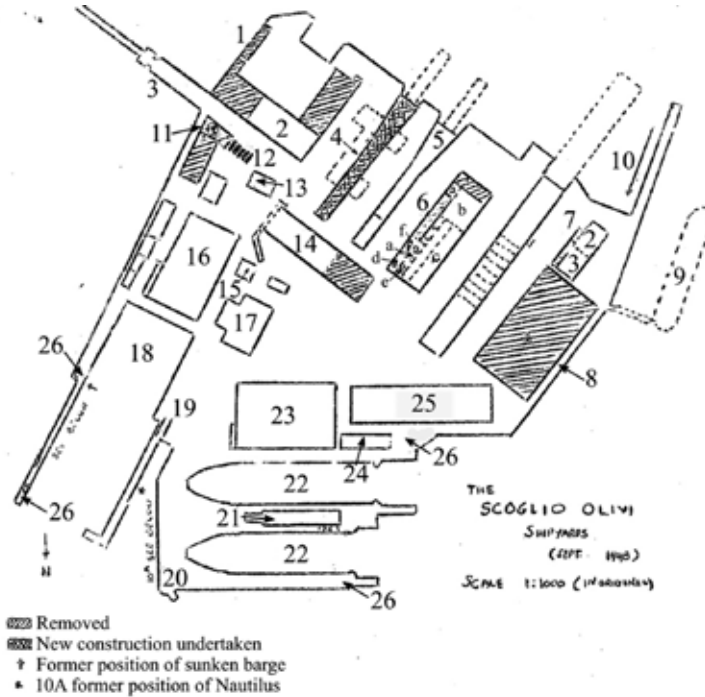
I Cantieri navali, situati sulla piccola isola di Scoglio Olivi nel porto di Pola, si occupano quasi esclusivamente della riparazione di navi. I danni causati dalle bombe sono stati riparati. Ci sono circa 1.200 dipendenti che lavorano nei seguenti reparti: officina meccanica (45 o 50), officina elettrica (20 più 10 nella sezione meccanica), fonderia (200), officina di lavorazione del ferro (160), officina di lavorazione del legno (40), manodopera occasionale (il resto). Il lavoro volontario non retribuito è incoraggiato la domenica. L'orario settimanale è il seguente: lunedì-venerdì (dalle 8.00 alle 17.00 con un'ora di pausa pranzo), sabato (dalle 8.00 alle 12.00).

Tipo e quantità di macchinari:

- Officina meccanica: 15 torni. Il resto sono di dimensioni più piccole, inclusi quattro tipi moderni in condizioni molto buone, 3 piani: 1 di 5m x 3m, 2 di 3m x 1m, 3 più piccoli, 2 macchine per fresare, 2 seghe elettriche, 2 trapani verticali, 6 o 7 trapani più piccoli, 1 grande moderna macchina alesatrice, 3 levigatrici a nastro, 1 gru.
- Reparto di fresatura dell'Officina meccanica: 4 frese.
- Officina elettrica: 2 forni elettrici, 1 piccolo tornio, 2 grandi trapani verticali, 2 piccoli trapani verticali, piani di lavoro.
- Sezione meccanica dell'officina elettrica: 1 tornio da 3 m, 2 trapani verticali, 2 trapani più piccoli.
- Fonderia, reparto ossigeno: 1 grande pressa verticale, 2 grandi pompe per quanto sopra.
- Fonderia, Sezione principale: 1 grande macchina per flangiatura, 1 piccola macchina per flangiatura, 3 trapani verticali, 5 trapani più piccoli, 1 sega elettrica, 4 presse per ribattitura, 2 fornaci - 1 a carbone e 1 a diesel, 10 fucine, 1 gru.
- Officina di lavorazione del ferro: 2 forni elettrici, 1 piccolo tornio, 2 grandi trapani verticali, 2 piccoli trapani verticali, 1 pressa a quattro colonne, 1 laminatoio, 1 alesatrice, 3 cesoie, 1 piccola pressa per ribattitura, 2 gru.
- Officina di lavorazione del legno: 1 sega a telaio, 2 seghe a nastro, 3 circolari, 2 frese per legno, 1 trapano verticale.

Porto principale - Mine: c'è un'area di stoccaggio di circa 100 mine sulla banchina alla base del frangiflutti esterno del porto principale.

49 D. ORLOVIĆ, *Cold War Files* cit., pp. 88-90.



Legenda dello schizzo:

1. Molo in corso di ricostruzione.
2. Nuovi edifici direzionali e ufficio tecnico - 3 piani di altezza.
3. Ponte ferroviario e pedonale riparato.
4. Ex caserme (indicate da linee tratteggiate) completamente rimosse: nuova scivola in corso di costruzione, che raggiunge un punto in linea con la falegnameria (6); in fase di completamento.
5. Vecchia scivola allargata e riparata; in fase di completamento.
6. Officine meccaniche: a. Ufficio del caporeparto b. Banchi di lavoro. c. Piallatrici medie d. Reparto fresatura e. Seghe e macchine per intaglio f. Reparto di saldatura elettrica. g. Reparto di riparazione degli utensili. h. Torni e grandi piallatrici i. Posizione delle grandi piallatrici
7. Ex officina per sommergibili; ora officina elettrica.
8. Ex officina di lavorazione del ferro; completamente rimossa.
9. Posizione del bacino galleggiante quando affondato; ora sollevato e in fase di riparazione in uno dei bacini di carenaggio gemelli.
10. Sommergibile *Nautilo* in riparazione; precedentemente in posizione 10A vicino ai bacini di carenaggio.
11. Posizione dell'edificio precedente ora occupata da una baracca di legno per il controllo dei passaggi.
12. Cinque baracche di legno temporanee per alloggiare i soldati.
13. Area di stoccaggio della benzina.
14. Porzione rimanente dell'edificio utilizzato per stoccaggio e mensa (piano superiore). Spazio liberato occupato da tre baracche di legno per i soldati.
15. Edificio direzionale e ufficio tecnico fino al completamento del (2).
16. Area di stoccaggio generale ancora senza tetto.
17. Officina di lavorazione del legno - riparata.
18. Bacino di carenaggio - riparato.
19. Pompe per bacino di carenaggio - riparate.
20. Riparazioni ancora in corso.
21. Pompe per bacini di carenaggio in buone condizioni, e l'edificio si ritiene sia stato esteso verso est con un'estensione di due piani (non segnata).
22. Bacini di carenaggio completamente riparati.
23. Officina di lavorazione del ferro - completamente riparata.
24. Centrale elettrica e compressore d'aria.
25. Centrale elettrica e compressore d'aria.
26. Punti di precedenti danni riparati.

Duro Stipetić, *Nekoliko riječi o izgradnji našeg brodogradilišta* [Qualche cenno sulla costruzione del nostro cantiere navale], in “Uljanik – bilten brodogradilišta Uljanik”, n. 1, 1954, pp. 3-5.

È necessario parlare della costruzione del nostro cantiere navale in modo che tutti i membri del nostro collettivo possano comprendere meglio le questioni fondamentali di questo progetto e acquisire una comprensione più approfondita non solo dei successi finora raggiunti, ma anche delle difficoltà che affrontiamo e che ci attendono nel futuro. Ciò è particolarmente importante dato che si sentono frequenti lamentele riguardo alla lentezza della costruzione e dell’equipaggiamento dell’*Uljanik*. Pertanto, desideriamo qui presentare brevemente le ragioni di ciò e evidenziare come utilizzare al meglio i modesti fondi d’investimento a disposizione.

La costruzione del nostro cantiere navale è iniziata immediatamente dopo l’annessione di Pola alla Jugoslavia, ma i lavori più ampi e sostanziali sono iniziati solo nel 1948. Per ottenere una migliore comprensione dell’entità di questi lavori, elencheremo le spese annuali e totali finora sostenute:

1948	180 milioni di dinari
1949	298 milioni di dinari
1950	278 milioni di dinari
1951	212 milioni di dinari
1952	804 milioni di dinari
1953	1,139 milioni di dinari
Per un totale di:	2,919 milioni di dinari

Con i lavori di quest’anno, sono stati spesi oltre 3 miliardi di dinari per la costruzione di nuovi laboratori, la ricostruzione dei vecchi edifici, l’acquisto di macchinari e altre attrezzature per il cantiere navale, nonché per gli edifici residenziali. In generale, è noto ciò che abbiamo costruito e sistemato finora, quindi non è necessario elencarlo qui. Tuttavia, potrebbe non essere noto a tutti che il cantiere navale è stato progettato per una capacità molto maggiore di quella attuale. Forse sarà più comprensibile se diciamo che attualmente il cantiere navale impiega circa 2.400 lavoratori e impiegati, ma è previsto che, una volta completamente terminato, ne impiegherà circa 4.900. Per completare completamente il cantiere navale, sono necessari ancora circa 2 miliardi di dinari. Fino alla fine del 1953, la costruzione del cantiere navale è stata finanziata dal Ministero della Difesa Popolare, e per quest’anno abbiamo ottenuto ulteriori crediti dallo stesso ministero. Tuttavia, questo denaro non è sufficiente per tutti i lavori

in corso. Per assicurarci fondi da altre fonti, cioè attraverso un prestito dalla Banca Popolare, abbiamo redatto un progetto di investimento che pianifica in dettaglio la costruzione dell'azienda e dimostra l'economicità della sua ulteriore costruzione. Questo è stato un compito lungo e complesso, e il progetto completato è attualmente in fase di esame presso la commissione di revisione a Zagabria, ma non è ancora stato approvato. Una volta che il progetto sarà approvato, potremo competere per un prestito presso la Banca Popolare. Tuttavia, sembra improbabile che otterremo qualcosa ancora quest'anno, ed è incerto se otterremo un prestito anche l'anno prossimo, poiché nei piani sociali elaborati finora non sono previsti fondi per i cantieri navali. Pertanto, stiamo lavorando ora per assicurarci almeno una piccola somma che ci servirà per completare alcuni lavori avviati e consentirci un lavoro più razionale nel cantiere navale. Questo è molto importante perché, a causa della mancanza di fondi, siamo stati costretti a interrompere completamente alcuni dei lavori più importanti (che non sono legati all'ipotetico aumento della capacità, come già spiegato, ma sono necessari per il lavoro con l'attuale numero di dipendenti e la capacità di produzione). Presenteremo qui alcuni esempi che spiegheranno di cosa si tratta. Come primo esempio, menzioneremo l'equipaggiamento della banchina nel Reparto II. Tutti sappiamo quanto tempo si stia perdendo ora perché non possiamo ormeggiare le navi nella banchina dove è previsto, cioè vicino ai laboratori di equipaggiamento (falegnameria, fabbro, officina meccanica, elettrica, e altre) che si trovano tutte nel Reparto II. Non possiamo ormeggiare le navi lì perché, nonostante abbiamo speso molti milioni per la costruzione di quelle banchine, non sono dotate di gru, non hanno strade di accesso e binari e non hanno collegamenti energetici (aria, elettricità, acetilene). Di conseguenza, ancoriamo le navi nel Reparto I, e tutti i lavoratori dei laboratori di equipaggiamento devono camminare per circa un chilometro e mezzo fino alle navi, mentre il materiale deve essere trasportato per la stessa distanza con mezzi di trasporto inefficienti. Non è necessario dire quanto tempo e denaro si stiano perdendo a causa di questa situazione. È evidente che questo problema deve essere risolto e che non ha nulla a che fare con l'ipotetico aumento della capacità dell'azienda, ma è una soluzione necessaria per completare l'azienda come un insieme coerente, per l'uso razionale di quanto finora è stato investito nel cantiere navale.

Come secondo esempio, menzioneremo l'installazione di gru sui piani inclinati per la costruzione di navi. Anche in questo caso, a causa della mancanza di fondi, siamo stati costretti a interrompere alcuni lavori per un lungo periodo, e alcuni sono ancora sospesi. Abbiamo una gru per ogni piano inclinato, ma

sappiamo che, oltre a operare sui piani inclinati, le gru lavorano anche nella prefabbricazione durante la saldatura delle sezioni. Quindi il loro numero è insufficiente e si perde tempo aspettando.

Infine, menzioneremo anche la fonderia e il reparto di lavorazione delle tubazioni, che sono vicini al completamento e per i quali sono stati investiti considerevoli fondi. Ora i lavori sono sospesi nel momento in cui è necessario investire solo un po' di più rispetto a quanto finora speso.

Desidero ora spiegare il motivo per cui ho elencato tutto questo. Molti diranno che è sufficiente lottare per ottenere finanziamenti e completare questi lavori. È vero, ma dobbiamo guardare la situazione in modo realistico e capire che i fondi attuali e quelli che probabilmente otterremo non sono sufficienti per spenderli senza una riflessione approfondita su come utilizzarli al meglio. Altrimenti, potrebbe accadere che costruiamo cose meno importanti e non completiamo quelle più cruciali senza le quali non possiamo operare in modo razionale. È evidente che in molte officine manca qualcosa, che si tratti di un'altra macchina o di ulteriore attrezzatura per migliorare l'efficienza dell'officina. I lavoratori di queste officine e i loro responsabili hanno il diritto di chiedere tali miglioramenti. Tuttavia, tutti dobbiamo cercare di capire il problema generale della nostra costruzione e, quando facciamo richieste, dobbiamo partire principalmente da questo punto di vista generale. Questo è stato il motivo per cui il Consiglio di amministrazione e il Consiglio dei lavoratori hanno affrontato approfonditamente questo problema e hanno concluso che i fondi dovrebbero essere utilizzati principalmente per tre gruppi principali di lavori:

- miglioramento delle banchine attrezzate nel Reparto II;
- costruzione di navi mercantili sul varo I;
- sviluppo della produzione di motori diesel.

Elenco dei principali lavori che rientrano nelle suddette tre categorie, secondo le conclusioni del Consiglio dei Lavoratori:

1. Riqualficazione delle banchine degli impianti nel Reparto II. È necessario costruire un ponte d'accesso al molo *Vila*, strade e binari fino alla banchina, nonché connessioni energetiche e alcune strutture energetiche.
2. Per la sistemazione del varo I, è necessaria la manutenzione subacquea, il completamento della pista della gru e l'installazione di una gru da 40 tonnellate, nonché la costruzione di piattaforme per la saldatura elettrica con connessioni energetiche e distribuzione dell'energia. Inoltre, è necessario installare una gru accanto al varo numero 3.

3. Per l'acquisizione della produzione Diesel, abbiamo alcuni prestiti speciali ottenuti quest'anno, ma anche qui le esigenze superano il finanziamento ottenuto. È necessario completare la fonderia, organizzare un nuovo laboratorio di attrezzeria, costruire stazioni di prova per i motori, una saldatrice per i motori, acquistare alcune macchine costose, ecc.
4. Oltre a questi lavori di produzione, si è deciso di accelerare i lavori negli spogliatoi per i lavoratori in entrambi gli impianti, nel riscaldamento delle officine e alcuni importanti lavori legati alla protezione igienico-tecnica del lavoro.

Naturalmente, ci sono molti altri lavori necessari che cercheremo di realizzare, ma dobbiamo dare la massima importanza a questi lavori principali e non dobbiamo permettere che i soldi vengano spesi per una miriade di piccoli lavori, per quanto importanti possano sembrare per gli individui direttamente interessati. Dobbiamo sempre tenere a mente i compiti principali e non dimenticare che un gran numero di piccoli lavori alla fine costa comunque molto, lasciandoci poi senza fondi per i lavori principali.

Quando guardiamo indietro, possiamo essere soddisfatti di tutto ciò che abbiamo costruito e organizzato finora, soprattutto considerando che il nostro cantiere navale, dopo la guerra, era ridotto al 70% e le officine rimaste erano obsolete e scarsamente attrezzate. La situazione attuale in cui ci troviamo non dovrebbe scoraggiarci. È chiaro che non completeremo in breve tempo tutti i lavori previsti per la capacità finale del cantiere navale. Questo non è nemmeno il più importante, perché sarebbe difficile trovare lavoro per una capacità così grande, e non sarebbe possibile trovare abbastanza lavoratori e costruire abitazioni sufficienti in breve tempo. Tuttavia, l'interruzione di tutti i lavori di investimento in questo momento limiterebbe le nostre possibilità di aumentare la produttività, risultando in prodotti più costosi e tempi di costruzione più lunghi. Pertanto, è importante realizzare una struttura completa nel nostro cantiere navale secondo l'idea di base che ci ha guidato durante la sua costruzione: la costruzione delle carene delle navi avviene nel Reparto I, mentre l'equipaggiamento si svolge nel Reparto II. Per la costruzione delle carene sono necessari bacini di carenaggio completi ed equipaggiati, mentre per l'equipaggiamento sono cruciali banchine e officine completamente attrezzate. È altrettanto importante assicurare la costruzione dei motori.

Per realizzare questa idea, è necessario lavorare seriamente per ottenere i finanziamenti necessari e implementare il massimo risparmio all'interno del collettivo su altri lavori di investimento per garantire i fondi necessari per i progetti chiave.

SAŽETAK

BRODOGRADILIŠTE ULJANIK U PRVIM JUGOSLAVENSKIM GODNAMA (1947. - 1954.)

Pripajanje Pule Jugoslaviji označilo je novi početak brodogradilišta Uljanik. Slično drugim industrijskim kompleksima u Istri, Uljanik se suočavao sa značajnim nedostatkom tehničkog i kvalificiranog osoblja nakon odlaska velikog broja Talijana. Preostali Talijani, s predratnim radnim iskustvom, odigrali su ključnu ulogu u ponovnom pokretanju brodogradnje. Pridružili su im se radnici koji su dolazili iz Monfalconea i stručnjaci iz različitih dijelova Jugoslavije s prethodnim iskustvom iz Kraljevine Jugoslavije. Radnici s nižim razinama stručnosti regrutirani su iz različitih regija Jugoslavije, a osiguran im je smještaj i ponuđena im je profesionalna edukacija. To je odigralo ključnu ulogu u demografskoj ekspanziji Pule i stvaranju novog gradskog identiteta. Do 1950. godine, broj zaposlenih u brodogradilištu porastao je na otprilike 3.400 zaposlenika. U ranim '50-im godinama, uprava brodogradilišta poduzimala je mjere za značajno poboljšanje učinkovitosti kroz značajne promjene u proizvodnom programu.

POVZETEK

LADJEDELNICA ULJANIK V PRVIH LETIH JUGOSLAVIJE (1947 - 1954)

Priključitev Pulja k Jugoslaviji je pomenila nov začetek za ladjedelnico Uljanik. Podobno kot drugi industrijski kompleksi v Istri se je Uljanik po odhodu velikega števila Italijanov soočil z občutnim pomanjkanjem tehničnega in usposobljenega kadra. Ključno vlogo pri ponovnem zagonu ladjedelnštva so imeli preostali Italijani s predvojnimi delovnimi izkušnjami. Pridružili so se jim delavci iz Monfalcona in strokovnjaki iz različnih delov Jugoslavije s predhodnimi izkušnjami iz Kraljevine Jugoslavije. Delavce z nižjo stopnjo strokovnega znanja so zaposlovali iz različnih območij Jugoslavije, jim zagotavljali nastanitev in strokovno izobraževanje. To je imelo ključno vlogo pri demografski širitvi Pulja in oblikovanju nove mestne identitete. Do leta 1950 je delovna sila ladjedelnice narasla na približno 3400 zaposlenih. V zgodnjih 50-ih letih je vodstvo ladjedelnice sprejelo ukrepe za bistveno izboljšanje učinkovitosti s pomembnimi spremembami v proizvodnem programu.