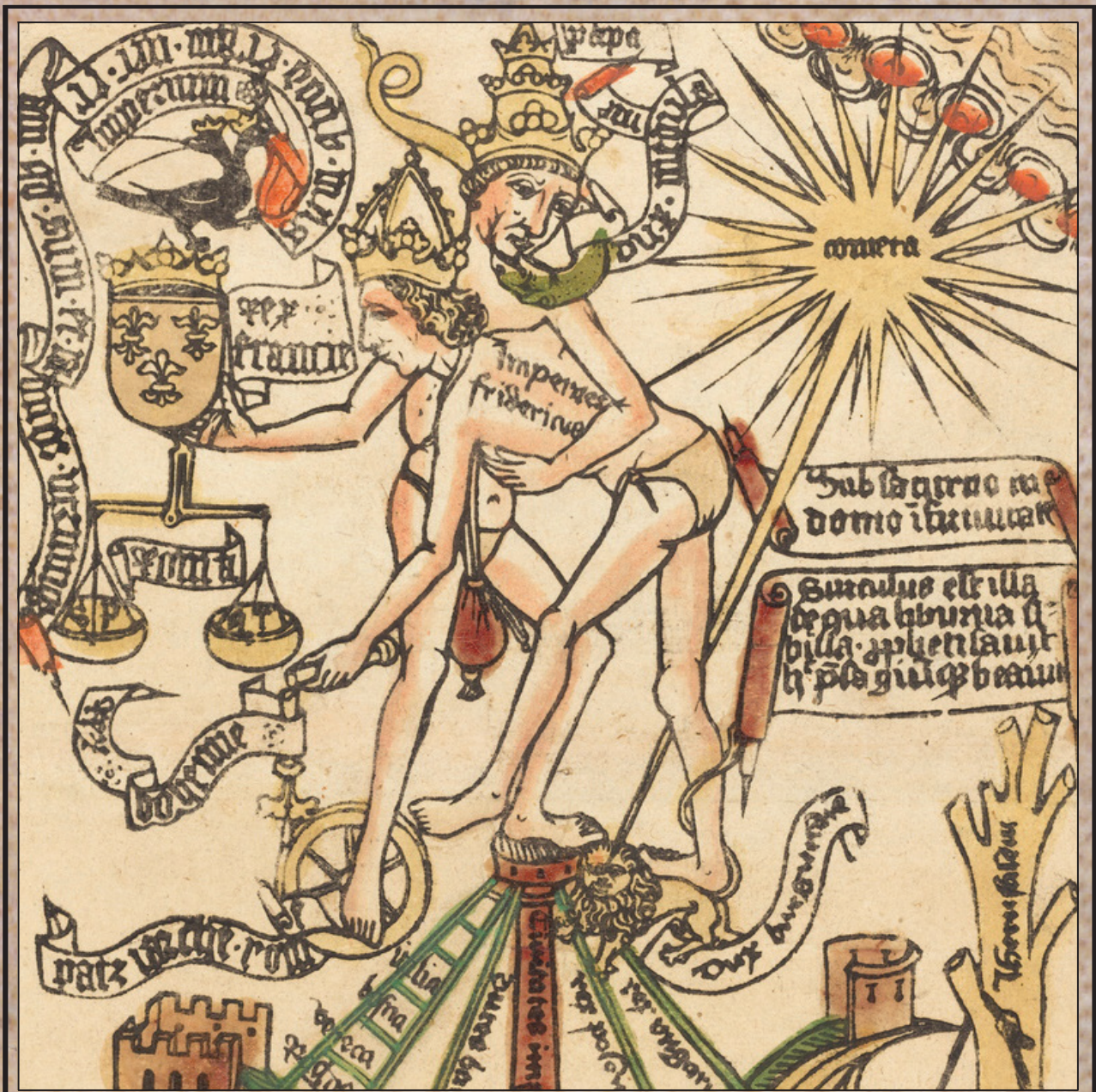


# ANNALES

Anali za istrske in mediteranske študije  
Annali di Studi istriani e mediterranei  
Annals for Istrian and Mediterranean Studies  
Series Historia et Sociologia, 29, 2019, 3





ANNALES

**Anali za istrske in mediteranske študije**  
**Annali di Studi istriani e mediterranei**  
**Annals for Istrian and Mediterranean Studies**

**Series Historia et Sociologia, 29, 2019, 3**

ISSN 1408-5348 (Tiskana izd.)  
ISSN 2591-1775 (Spletna izd.)

UDK 009

Letnik 29, leto 2019, številka 3

**UREDNIŠKI ODBOR/  
COMITATO DI REDAZIONE/  
BOARD OF EDITORS:**

Roderick Bailey (UK), Simona Bergoč, Furio Bianco (IT), Alexander Cherkasov (RUS), Lucija Čok, Lovorka Čoralčić (HR), Darko Darovec, Goran Filipi (HR), Devan Jagodic (IT), Aleksej Kalc, Avgust Lešnik, John Martin (USA), Robert Matijašič (HR), Mateja Matjašič Friš, Darja Mihelič, Vesna Mikolič, Luciano Monzali (IT), Edward Muir (USA), Vojislav Pavlović (SRB), Peter Pirker (AUT), Claudio Povoło (IT), Marijan Premović (ME), Andrej Rahten, Vida Rožac Darovec, Mateja Sedmak, Lenart Škof, Marta Verginella, Špela Verovšek, Tomislav Vignjević, Paolo Wulzer (IT), Salvator Žitko

**Glavni urednik/Redattore capo/  
Editor in chief:**

Darko Darovec

**Odgovorni urednik/Redattore  
responsabile/Responsible Editor:**

Salvator Žitko

**Uredniki/Redattori/Editors:**

Urška Lampe, Gorazd Bajc

**Prevajalci/Traduttori/Translators:**

Petra Berlot (it.)

**Oblikovalec/Progetto grafico/  
Graphic design:**

Dušan Podgornik, Darko Darovec

**Tisk/Stampa/Print:**

Založništvo PADRE d.o.o.

**Izdajatelj/Editori/Published by:**

Zgodovinsko društvo za južno Primorsko - Koper / *Società storica del Litorale - Capodistria*© / Inštitut IRRIS za raziskave, razvoj in strategije družbe, kulture in okolja / *Institute IRRIS for Research, Development and Strategies of Society, Culture and Environment* / *Istituto IRRIS di ricerca, sviluppo e strategie della società, cultura e ambiente*©

**Sedež uredništva/Sede della redazione/  
Address of Editorial Board:**

SI-6000 Koper/Capodistria, Garibaldijeva/Via Garibaldi 18  
**e-mail:** annaleszdjp@gmail.com, **internet:** <http://www.zdjp.si/>

Redakcija te številke je bila zaključena 1. 9. 2019.

**Sofinancirajo/Supporto finanziario/  
Financially supported by:**

Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije (ARRS), Mestna občina Koper, Luka Koper d.d.

*Annales - Series Historia et Sociologia* izhaja štirikrat letno.

Maloprodajna cena tega zvezka je 11 EUR.

**Naklada/Tiratura/Circulation:** 300 izvodov/copie/copies

Revija *Annales, Series Historia et Sociologia* je vključena v naslednje podatkovne baze / *La rivista Annales, Series Historia et Sociologia è inserita nei seguenti data base* / *Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in:* Clarivate Analytics (USA): Arts and Humanities Citation Index (A&HCI) in/and Current Contents / Arts & Humanities; IBZ, Internationale Bibliographie der Zeitschriftenliteratur (GER); Sociological Abstracts (USA); Referativnyi Zhurnal Viniti (RUS); European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (ERIH PLUS); Elsevier B. V.: SCOPUS (NL).

Vsi članki so v barvni verziji prosto dostopni na spletni strani: <http://www.zdjp.si>.

*All articles are freely available in color via website <http://www.zdjp.si>.*

## VSEBINA / INDICE GENERALE / CONTENTS

- Izidor Janžekovič:** Izvor in prenos ideje ravnotežja moči iz Italije v Evropo ..... 345  
*L'origine e trasferimento dell'idea dell'equilibrio di potere dall'Italia all'Europa*  
*The Origin and Transfer of the Balance-of-power Idea from Italy to Europe*
- August Lešnik:** Komunikacija sociologije in zgodovine v zgodnji dobi sociološke misli: v znamenju metodološkega spora. Ob 180-letnici Comtovega poimenovanja sociologije za »znanost o družbi« ..... 363  
*Comunicazione tra sociologia e storia nei primi tempi del pensiero sociologico. 180 anni dalla designazione di Comte della sociologia come «scienza dell'umanità»*  
*Communication Between Sociology and History in the Early Age of Sociological Thought: Indication of the Methodological Dispute. The 180th Anniversary of Comte's Designation of Sociology for »The Science of Society«*
- Boris Golec:** Extinct Medieval Boroughs in Southern Slovenia ..... 373  
*Borghi medievali scomparsi nella Slovenia meridionale*  
*Ugasli srednjeveški trgi v južnem delu Slovenije*
- Tone Ravnikar:** Usnjarstvo v srednjeveških mestih slovenske Štajerske ..... 393  
*Conterie nelle città medievali della Stiria slovena*  
*Leather Tanning in Medieval Cities of today's Slovenian Styria*
- Tomaž Kladnik:** Maribor in vojaška infrastruktura od sredine 19. stoletja do konca prve svetovne vojne .....405  
*L'infrastruttura militare a Maribor. Dalla metà dell'Ottocento fino alla fine della Prima guerra mondiale*  
*Maribor Military Infrastructure from the Middle of the 19th Century to the End of the First World War*
- David Hazemali, Uroš Turnšek & Simon Očko:** Nemška zasedba Rige in operacija Albion: prispevek k razumevanju vzhodne fronte prve svetovne vojne na Pribaltiku ..... 425  
*L'occupazione tedesca di Riga e l'operazione Albion: contributo alla comprensione del fronte orientale durante la Prima guerra mondiale nelle regioni Baltiche*  
*The German Occupation of Riga and Operation Albion: a Contribution to the Understanding of the Eastern Front of the First World War in The Baltics*
- Aleš Maver, Nataša Maver Šoba & Darko Friš:** Med pobožnostjo in gradnjo socializma: Celjski koledar Družbe Sv. Mohorja med letoma 1945 in 1956 ..... 437  
*Tra la devozione e la costruzione del socialismo: il Calendario della Società di S. Ermagora di Celje tra il 1945 e il 1956*  
*Between Piety and Building of Socialism: the Calendar of the St Hermagoras Society in Celje during the Years from 1945 to 1956*

<b>Aleksandar Knežević:</b> Maternji jezik kao determinanta etničkog identiteta u popisima stanovništva Srbije ..... 455 <i>Lingua materna come determinante dell'identità etnica nei censimenti della popolazione della Serbia</i> <i>Mother Tongue as a Determinant of Ethnic Identity in Population Censuses of Serbia</i>	<b>Andrea Matošević:</b> Pulski navozi moderniteta. Analiza dokumentarnog filma o brodogradilištu Uljanik na prelasku iz šezdesetih u sedamdesete godine XX stoljeća ..... 499 <i>Scalo di costruzione polesano e modernità. L'analisi del documentario girato nel cantiere Scoglio Olivi a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta del ventesimo secolo</i> <i>Building Berths of Pula and Modernity. Analysis of Uljanik Shipyard Documentary Movie at the Turn of the Sixties into the Seventies of the Twentieth Century</i>
<b>Polona Tratnik:</b> Umetnost kot investicija. Institucija umetnosti v službi umetnostnega trga ..... 473 <i>Arte come investimento. L'istituzione dell'arte al servizio del mercato dell'arte</i> <i>Art as Investment. Institution of Art in Service of the Art Market</i>	<b>Lada Marinković, Violeta Zubanov &amp; Jasna Potočnik Topler:</b> Assertiveness Scale as a Teamwork Aptitude Predictor ..... 511 <i>La scala di assertività come indicatore predittivo della prontezza a lavorare in un team</i> <i>Lestvica asertivnosti kot napovednik pripravljenosti za timsko delo</i>
<b>Duje Kodžoman:</b> Pobuđivanje emocija dizajnerskim proizvodima: interakcija korisničkog iskustva s emocionalnim dizajnom ..... 487 <i>Suscitare emozioni con prodotti di design: interazione dell'esperienza utente con il design emozionale</i> <i>Evoking Emotions with Design Products: Interaction of User Experience with Emotional Design</i>	Kazalo k slikam na ovitku ..... 522 <i>Indice delle foto di copertina</i> ..... 522 <i>Index to images on the cover</i> ..... 522
	Navodila avtorjem ..... 523 <i>Istruzioni per gli autori</i> ..... 525 <i>Instructions to Authors</i> ..... 527

PULSKI NAVOZI MODERNITETA.  
ANALIZA DOKUMENTARNOG FILMA O BRODOGRADILIŠTU ULJANIK NA  
PRELASKU IZ ŠEZDESETIH U SEDAMDESETE GODINE XX STOLJEĆA

Andrea MATOŠEVIĆ

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Fakultet za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije, Zagrebačka 30, 52100 Pula, Hrvatska  
e-mail: amatosevic@unipu.hr

IZVLEČEK

*Prispevek analizira in interpretira dokumentarni film Pulski navozi (Branko Bauer, 1970), ki je posnet v ladjedelnici Uljanik. V primerjavi z dokumentarnimi filmi, ki so mu sledili v 70-ih letih, Pulski navozi kažejo več posebnosti: mesto in ladjedelnica sta prikazana v dinamičnem razmerju, kar Uljanik postavlja v izhodišče puljske modernosti. Ta povezava je artikulirana skozi značilen filmski jezik: z zvočno podlago (soundtrack) ter poudarjanjem predvsem tehničnih aspektov življenja in dela v ladjedelnici. Čeprav se je Uljanik v tistem času soočal s številnimi problemi, ti v dokumentarnem filmu niso omenjeni.*

**Ključne besede:** ladjedelnica Uljanik, Pulski navozi, dokumentarni film, Pulj, modernost

SCALO DI COSTRUZIONE POLESANO E MODERNITÀ.  
L'ANALISI DEL DOCUMENTARIO GIRATO NEL CANTIERE SCOGLIO OLIVI A CAVALLO  
TRA GLI ANNI SESSANTA E SETTANTA DEL VENTESIMO SECOLO

SINTESI

*Il presente lavoro propone l'analisi e l'interpretazione del documentario Pulski navozi (Branko Bauer, 1970) filmato dentro il cantiere Scoglio Olivi (Uljanik). Questo documentario, quando comparato con quelli che gli seguiranno durante gli anni Settanta, mostra una serie di particolarità: il cantiere e interpretato in chiave interattiva con la città e non l'ente assestante — il fatto che lo pone alle origini della modernità di Pola. Il tema viene articolato in un linguaggio cinematografico particolare: con una colonna sonora di sottofondo e accentuando la parte tecnica di vita e lavoro nel cantiere. Sebbene in quel periodo Scoglio Olivi stesse affrontando molti problemi, questi non furono menzionati in questo film documentario.*

**Parole chiave:** cantiere Scoglio Olivi, Pulski navozi, film documentario, Pola, modernità

UVOD<sup>1</sup>

„Danas više nema sumnje“, pisao je 1969. godine novinar Marijan Fištrović u *Brodograditelju*, listu združenog poduzeća za brodogradnju, brodogradnju i proizvodnju dizel-motora Jadranbrod — „[n]a pragu smo zlatnog doba jugoslavenske brodogradnje. Rasprodani kapaciteti, 80 ugovorenih brodova vrijednih 441 milijun dolara – to je bilanca kojom se domaća brodogradnja nikad prije nije mogla pohvaliti“.<sup>2</sup> No vremensko ishodište — kraj šezdesetih godina XX stoljeća — iz kojega je novinar pisao zapravo je već dobrano bilo takvo „zlatno doba“ jugoslavenske brodogradnje, a posljedično također vrlo plodno i za pulsko brodogradilište Uljanik. I prije same najave „proizvodne krune“, informacije koja je „zasula javnost“ o „[p]otpisivanju ugovora između norveškog brodograditeljskog poduzeća Bergsena i Brodogradilišta 'Uljanik' o gradnji dva velika broda specijalne namjene od po 225 tisuća [tona, op. A. M.] nosivosti, odnosno kako se tu radi o „[p]rvim 'mamut' brodovima koje će izgraditi naša brodogradnja“,<sup>3</sup> u Puli su se već gradili brodovi čije su projektiranje i konstrukcija zahtijevali sasvim specifičan — za ono vrijeme tehnički vrlo inovativan postupak — nužan i za izgradnju netom ugovorenih „mamuta“. Radilo se o u „svijetu rijetko upotrebljavanoj tehnologiji, gradnji broda u dva dijela koji se potom spajaju u plutajućem stanju, u vodi“ (Markulinčić & Debeljuh, 2006, 122). Prvi na taj način izgrađeni brodovi na navozima u Puli, ali i u nekom od brodogradilišta u Jugoslaviji bili su *Bellary* i *Barauni*, nosivosti 87 000 tona. Konstruirani za *The Shipping Company of India* isporučeni su 1970. godine, a njihova izgradnja bila je proces koji je predstavljao jedan od „Uljanikovih ispita“ i do tada „[n]ajsloženiji posao u povijesti naše brodogradnje“.<sup>4</sup> Dakle, inovativni radni procesi u brodogradilištu koji će rezultirati „povijesnom“ serijom ne dva, već od četiri „mamut“ broda iz serije *Berge – Istra, Adria, Brioni* i *Vanga* isporučenih brodograditeljskom poduzeću Sigvalu Bergesenu D. Y. and Co. 1972., odnosno 1973. i 1974. godine, bili su po prvi puta „uvježbavani“ nekoliko godina ranije na *Bellaryju* i *Barauniju*.

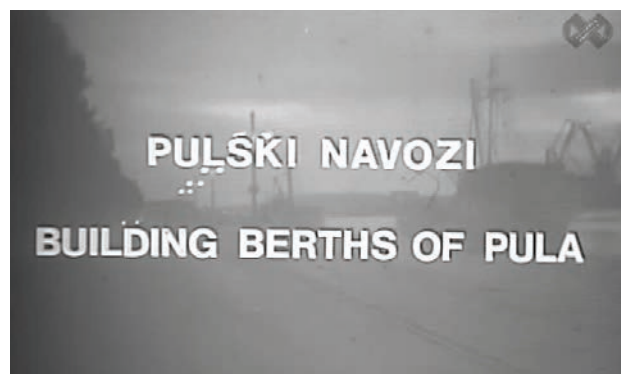


Foto 1: Bauer, 1970: *Pulski navozi [Building Berths of Pula]*. Zagreb, Adria Film (HR–HDA–1387).

Osim specifičnog, u moru izvedenog spajanja krmenog i pramčanog dijela svih navedenih brodova, njih povezuje još jedna činjenica — takva inovativna, ali i rizična proizvodnja uvjetovala je i produkciju „malog niza“ dokumentarnih filmova ili televizijskih emisija o procesu nastajanja tih „plovećih otoka“, „mamuta“ odnosno „brodova mostova“.<sup>5</sup> U taj autorski, ali i žanrovski raznorodan opus ulaze visoko producirani promotivni film *Berge Istra* (Jadran film) u režiji Frana Vodopiveca, a koji postoji u hrvatskoj i engleskoj verziji. Tu je i dugometražna emisija *Kolos s Jadrana* (RTV Zagreb) snimljena u režiji Darka Vizeka prema scenariju Branka Knezocija — također producirana 1972. godine s temom izgradnje *Berge Istre*.<sup>6</sup>

Či istim kronološkim slijedom koji prethodi izgradnji *Berge Istre* i navedenim filmskim uradcima prethodi dokumentarac čiji sadržaj većim dijelom uključuje i prikaz procesa izgradnje broda *Bellary*. *Pulski navozi* (Adria Film) u režiji Branka Bauera (Bauer, 1970) dvadeset i sedam minuta je dugačak crno-bijeli uradak produciran 1970. godine, ali čiji sadržaj, za razliku od filmova i TV emisija koje su mu slijedile nije isključivo orijentiran na proizvodni proces već uključuje i narativ o širem gradskom i povijesnom kontekstu u kojem je brodogradilište

1 U pisanju ovoga rada korišteno je arhivsko gradivo Hrvatskog državnog arhiva – Zbirka hrvatskih kratkometražnih filmova (HR–HDA–1387).

2 *Brodograditelj*, 15. 5. 1969: Era supertankera u našoj brodogradnji. Prvi pulski gigant kao tri igrališta, 5.

3 *Brodograditelj*, 15. 5. 1969: Era supertankera u našoj brodogradnji. Prvi pulski gigant kao tri igrališta, 5.

4 *Brodograditelj*, 1. 7. 1969: Susret pramca i krme u moru, 3.

5 U kojoj se mjeri radilo o sasvim novoj kategoriji brodova pokazuje i cijela paleta pridjeva i zamjenica kojima se pokušavaju opisati: „div“, „mamut“, „super-mamut“, „gigant“, „ploveći otok“, „ploveći most“, „orijaš naše brodogradnje“ (usp. *Brodograditelj*, 27. 1. 1972: Dajem ti brode ime, 3). Jezik se u ovom slučaju manjka jednog termina kojim bi se opisao novom u domaćem projektiranju i proizvodnji ispostavlja vrlo dobrim lakmus papirnom dvostrukog stanja: s jedne strane „zatečenosti“ pa i „iznenađenosti“ i same radne zajednice koja je projekt iznijela od početka do kraja te s druge pokušaja „prevođenja“ postignutog uspjeha široj, laičkoj publici u njoj razumljivim i predočivim terminima.

6 Detaljnom analizom spomenutih filmova snimljenih 1972. godine bavio sam se u radu „Tehnička događajnica i radnička intima. Brodogradilište Uljanik u dokumentarnim filmovima *Kolos s Jadrana*, *Berge Istra* i *Godine hrđe*“, stoga ih se u ovome radu neću značajnije doticati. Za više informacija o tim uradcima vidi: Matošević 2018.

generirano i u kojem se nalazi.<sup>7</sup> Ta će vrlo dobrodošla kontekstualizacija brodogradilišta kao i spajanje krmenog i pramčanog dijela *Bellaryja* biti komparativna razlika, odnosno „sadržajna specifičnost“ u odnosu na filmove snimljene 1972.,<sup>8</sup> a koje će se također dotaći u ovom radu i na kojoj će graditi dio argumentacije i teorije. Iako neće biti okosnica ovoga rada, analizi i komparaciji sadržaja prikazanog na *Pulskim navozima* pridružit ću mjestimično i analizu dijelova emisije *Jadranbrod* snimljene i u pulskom brodogradilištu 1968. godine,<sup>9</sup> dakle u periodu koji prethodi gradnji brodova spojenih u moru i koja je snimana tijekom konstrukcije *Aleksandra Serafimovića*, broda izgrađenog za tvrtku *Sudoimport* iz USSR-a.

Valja dodati kako su tijekom šezdesetih i sedamdesetih godina u SR Hrvatskoj i Jugoslaviji filmski radnici polučili niz nezavisnih dokumentarnih filmova socijalne tematike, a koja se ticala „otkrivanja“ socijalno marginaliziranih, zapostavljenih pojedinaca i zajednica kao i njihovih svakodnevnih praksi putovanja na posao ili pak emigracije. Tih godina nastaju, među ostalim, dokumentarni filmovi poput *Ljudi na točkovima* (1963) Rudolfa Sremca, *Od 3 do 22* (1966) Kreše Golika, *Kad te moja čakija ubode* (1968) i *Specijalni vlakovi* (1972) Krste Papića. Tema rada i proizvodnje 1970'ih opstaje i u igranom filmu, a za to je možda najbolji primjer *Slike iz života udarnika* (1972) Bate Čengića o sudbini poratnih udarnika, odnosno junaka rada, a koji je iste godine maknut s repertoara Festivala jugoslavenskog igranog filma u Puli (usp. Matošević, 2013). No, *Pulski navozi* sasvim je drugačiji film od navedenih, jer iako je sniman u domeni rada i proizvodnje njegova je svrha prvenstveno bila bilježenje značajnog radnog uspjeha radnika Uljanika bez podcrtavanja teškoća koje je radni kolektiv morao savladati u njegovom postizanju. Upravo ta razlika koja počiva na apologiji tehničkog uspjeha bit će zanimljiva pri analizi filma i njegovih elemenata poput glazbe, odnosno zvučne slike. Jer pored

slike kojom se gledateljima posreduju informacije i znanje pronađeno i snimljeno s druge, mnogima nedostupne strane „arsenalskog kineskog zida“ (Načinović, 1993) koji istovremeno odvaja i spaja grad Pulu i Brodogradilište, upravo će glazba koju uradci donose ili uprizoruju biti, smatram, posebno važna za interpretaciju dokumentarnih filmova. Taj je autorski postupak u direktnom suglasju i vezi sa svakodnevnim gradskim brodogradilišnim *soundscapeom* (usp. Puljar D'Alessio, 2018, 84), „zvučnom slikom“ koja posreduje ideju života i rada u brodogradilištu Uljanik onima koji taj rad možda nikada uživo nisu vidjeli, ali su ga svakodnevno mogli čuti.

### GLAZBA I ZVUKOVLJE

Specifikum dokumentarnih uradaka *Pulski navozi* i *Jadranbrod*,<sup>10</sup> pored dominantnog sadržaja vezanog uz prikaz procesa projektiranja i izgradnje brodova, može se pronaći na njihovom samom početku, prvim kadrovima kojima se priprema „ulazak u temu“ prikaza projektiranja i brodogradnje, a prvenstveno se tiče glazbe koja nadopunjuje ili u potpunosti ispunjava njihove uvodne kadrove. Oba filma već u prvim scenama značajan prostor posvećuju zvuku koji dopire do gledatelja, no taj proces, iako mu se može pronaći zajednički nazivnik, u ova je dva uratka izveden na stubokom drugačiji način. U *Pulskim navozima* snažna izražajnost glazbe postignuta je i slabo osvjetljenim scenama ulica grada Pule snimljenim iz automobila u pokretu, dok su u *Jadranbrodu* prve tri i pol minute rezervirane za „tehničara brodogradilišta Uljanik – Ante Ljubu koji se predstavio kao pjevač i vođa orkestra Istra 6“. Premda njegov prepjev popularne Tom Jonsove „Delilah“ na hrvatski jezik teško može biti u direktnoj žanrovskoj vezi s vrlo dojmljivom eksperimentalnom tonalnom i u cijelosti instrumentalno izvedenom glazbom kakvu u uvodnoj špici *Pulskih navoza* predlaže Branko Bauer – koji ne otkriva njenog kompozitora, oba primjera, čini se, konotiraju lica i

7 *Pulski navozi* nije prvi Bauerov uradak snimljen na temu industrije ili procesa koji se u njoj mogu pronaći. Točno dvadeset godina prije *navoza* režira Filmski pregled broj 5 – Borci za višu produktivnost rada (1950.), a koji je među ostalim, uključivao i prikaz raškoga rudara, junaka rada, Antuna Toneta Bičića. Posebno je zanimljivo da se dokumentaristički prikaz izgradnje i sanacije brodova u Jugoslaviji može pratiti, prema informacijama kojima raspolazem, od Filmskog pregleda broj 3 (1948.) u režiji Kreše Golika, a u kojem se tematizira izranjanje i spašavanje potopljenog broda „Ramb“ u riječkoj luci (usp. Tadić, 2009, 90, 92).

8 Važnom mi se čini informacija kako su *Pulski navozi* zajedno s filmom *Berge Istra* u svibnju 1975. prikazani 450 učenika osnovnih škola SR Hrvatske koji su u Medulinu boravili na republičkom takmičenju iz fizike, kemije i biologije, (usp. Brodograditelj, 22. 5. 1975: 450 učenika razgledalo brodogradilište, 2). Oba su se filma prikazivala gotovo svim gostima Uljanika tih godina, između ostalog i tridesetak profesora Visoke tehničke škole iz Maribora i Graza, kao i predstavnicima sindikata metalaca iz švedskog grada Malmöa (Brodograditelj, 25. 9. 1975: Posjet delegacije iz Malmöa i Profesori u 'Uljaniku', 3). Filmovi su, stoga, svoju brojnu publiku zasigurno imali.

9 Kopija emisije koju posjedujem ne sadrži uvodnu i zaključnu špicu, pa stoga nisam uspio doći do detaljnih podataka o njezinoj produkciji. Godinu snimanja uspio sam rekonstruirati prema informacijama koje su navedene u prikazanoj sadržaju.

10 *Jadranbrod* je od početka 1964. godine bilo „*združeno poduzeće pomorske brodogradnje*“ (Rogić prema Puljar D'Alessio, 2018, 99, 188), osnovano kao „[m]jesto oko kojega bi se sva brodogradilišta mogla okupiti da zajedno nastupaju prema brodovlasnicima, prema dobavljačima crne metalurgije i druge opreme. Kao mjesta s kojega bi se moglo ići prema političkim organizacijama, prema ondašnjem SIV-u ili Hrvatskom saboru“ (Puljar D'Alessio, 2018, 188).





Foto 2a i 2b: Modernitet i turizam u Puli (Bauer, 1970: *Pulski navozi [Building Berths of Pula]*. Zagreb, *Adria Film (HR-HDA-1387)*).

moćnosti industrijskog, no ne nužno i samoupravnog moderniteta.<sup>11</sup> Budući da znamo kako „Muzika nikada nije samo muzika“ (Serravezza, 2002, XXVI), što u kontekstu filma gdje ona ima ulogu „stvoriti ugodaj, oblikovati našu percepciju“ te također „kreirati i rezonirati emociju između ekrana i publike“ (Kalinak, 2010, 2–4; usp. Kirigin, 1951), pravo je pitanje koja je njezina uloga u navedenim dokumentarcima?

U *Jadranbrodu*, odnosno „živoj izvedbi“ Ante Ljube i pratećeg sastava ona se zasigurno mora interpretirati u kontekstu slobodnog vremena i stvaranja radničke kulture,<sup>12</sup> dakle njezina je funkcija metonimijska, dok će joj kod *Pulskih navoza* uloga biti sasvim drugačija i kudikamo apstraktnija. Eksperimentalna glazba prati, ali i dominira uvodnom špicom filma koju čine mračni i dinamični kadrovi snimljeni noću ulicama grada Pule. Tim se postupkom dominantna tema dokumentarnog filma, tehnički vrlo ekspliciran prikaz proizvodnog procesa i spajanje krme i pramca broda *Bellary* u moru, postavlja u suprotnost uvodnom, neekspliciranom dijelu gdje gledatelj sam mora interpretirati režiserovu nakanu i te dijelove postaviti u međuovisan odnos: *Pulski navozi* u samom su srcu moderniteta grada, kako onog

proizvodnog – filmom u tančine objašnjenog tako i onog implicitnog, prikazanog kroz uvodnu špicu kojom dominira večernja vrela te gradski promet uz pratnju moderne, eksperimentalne glazbe. Potonja, smatram, ima podcrtati elemente urbanog i modernog. Njezina je uloga, stoga, najbliža „muzičkom komentaru“ (Kirigin, 1951, 5–6),<sup>13</sup> odnosno konotaciji kako je modernitet grada proizašao s *navoza*. Ona je, zajedno sa snimljenim scenama iz samoga srca grada, prefiks ili opna nužna za krajnju rekonstrukciju filma i neodvojiva je od manevara kontekstualizacije brodogradilišta u povijesni, geografski i privredni kontekst u kojem se ono nalazi i s kojim je u interakciji, što je, naglašavam, scenaristička i redateljska iznimka među svim, i prethodno spomenutim, dokumentarnim filmovima do kojih sam uspio doći.

Već iduće scene *Pulskih navoza* u potpunosti mijenjaju atmosferu, sadržaj i glazbu te govore u prilog urbanističkoj, privrednoj, ali i životnoj slojevitosti grada Pule: turizam, hoteli, priroda, ljeto i scene sunčanja popraćene su mirnijom i opuštajućom, veselom, glazbom uz komentar kako „Grad ima četrdeset tisuća stanovnika, svoj stari i moderni dio po čemu je tipičan suvremen europski grad, ali i lučki grad pristupačan morem, kopnom i

11 Zanimljivo je kako se u niti jednom od tih dokumentarnih filmova ne spominje „samoupravljanje kao široko postavljena ustavna vrijednost socijalističkog društva“, a unutar koje su postizani proizvodni, ali i „rezultati u području radničke kulture“ (usp. Koroman, 2017). Značajniji spomen samoupravljanja na filmu u kontekstu brodogradnje u Uljaniku bit će tek „na obilježavanju 115. godišnjice osnutka Brodogradilišta Uljanik i godišnjicu uvođenja samoupravljanja, kada je u prisustvu Josipa Broza Tita, Jovanka Broz kumovala krštenju broda *Berge Istra*“, događaju i svečanosti zabilježenom u Filmskim novostima (usp. Filmske novosti 3/1972).

12 Glazba i njezino stvaranje, ne puko konzumiranje, bit će lajtmotiv kroz *Jadranbrod*. Pored sastava *Istra 6* u emisiji će se predstaviti i novinar u službi informiranja Marijan Fištrović koji osim što se bavi kazalištem „piše tekstove za zabavne melodije [...] ove godine dobio je zajedno s kompozitorom Milottijem nagradu za najcjelovitiju kompoziciju festivala *Melodije Istre i Kvarnera 1968. 'Barbe'*“. U nizu glazbenih numera, a nakon zabavne i popularne glazbe, *Jadranbrod* donosi i prikaz izvedbe tradicionalne pjesme *Stara sura*, koju neimenovano folklorno društvo izvodi uz pratnju miha i sopela. Proizvodnja kulture, a napose glazbe, sugerira se emisijom, supostoji s proizvodnjom brodova i nije s tom proizvodnjom u kontradikciji već u odnosu simbioze. Pa ipak, činjenica da se ne spominje u kontekstu samoupravljanja možda govori u prilog zaključku do kojega je došao Boris Koroman u analizi radničkoga tiska i radničkoga književnog stvaralaštva, onome o „problemu neuspjeha konstituiranja autentične kulture u samoupravljanju“ (Koroman, 2016, 617).

13 Muzički komentar suprotstavljen je „realnoj muzici“ u filmu i koja je „više dekorativan dodatak, rekvizit glumca ili vizualno-akustičko produženje scenskog okvira“ dok pod „muzičkim komentarom razumijevamo onu muziku, za koju se ne može pretpostaviti, da je njezin izvor realno povezan s radnjom. To je muzika koja djeluje samostalno, nije direktno uvjetovana konkretnošću sadržaja i radnje, već je specijalno sredstvo umjetničkog izražavanja, koje dopunjuje i produbljuje djelovanje književne ili likovne komponente“ (Kirigin, 1951, 5). Drugim riječima, takva u pravilu isključivo instrumentalno izvedena glazba zaseban je dio filma koji otvara interpretacijske mogućnosti ne nužno i isključivo konkretnih scena u koje je umještena koliko same cjeline filma.

zrakom svakom gostu ili turisti koji u njega svrati“, dok će „po najjednostavnijoj definiciji“ Pulu činiti „najmoderniji turistički objekti, jedna luka i veliko brodogradilište. Život grada ovisi o njima, osobito o onom što se zbiva na otočiću kojem su simbol tri stare antičke kolone i jedna stara maslina“. Redatelj i scenarist već u nekoliko uvodnih scena Pulu, dakle, u potpunosti smještaju u njezin maritimni kontekst kojim dominiraju brodogradnja i turizam pa je razvidno da u takvom prikazu – dvije danas gotovo u potpunosti suprotstavljene privredne sfere – koegzistiraju i nadopunjuju se oko zajedničkog nazivnika, mora. Njihov bi se odnos u kontekstu *Pulskih navoza* mogao nazvati „nježnom dijalektikom“,<sup>14</sup> nadopunjujućim odnosom koji govori u prilog privredne slojevitosti života u gradu, odnosno o licima moderniteta koja se mogu pronaći u urbanome tkivu ili nadomak centra grada. Takvu dijalektiku ujedno podržavaju i brzi kadrovi segmenata gradskog života, poput trgovine na gradskoj tržnici, snimci novoizgrađenih višekratnica u kvartu Šijana i Veruda ili pak antičkih građevina Arene i Slavoluka Sergijevaca kao i naknadno izgrađenog fortifikacijskog sistema Austro-Ugarske za vrijeme koje je Uljanik i osnovan.<sup>15</sup> Ipak, nekoliko, smatram suprotstavljenih, kadrova koji presijecaju navedenu snimateljsku sekvencu učinili su mi se posebno važnim za analizu prikaza Uljanika u kontekstu gradske, ali i izvangradske cjeline.

Kadrovi grada i okolice snimljeni iz zraka, dakle ptičje perspektive, uvode temu panorame i krajolika koji osim što „[o]plemenjuju inače sivi urbani mit romantičnom dimenzijom, harmonijom i ublaženjem“ također „[d]ozvoljavaju transcendenciju osjećaja i mogućnost da se stvari vide u njihovoj strukturi“ (Barthes, 1983, 241). Taj je dvojaki

aspekt, smatram, prisutan i u scenama ovdje analiziranog filma i to onima koje se tiču Pule, ali prethode elaboriranim snimkama navoza. Čini mi se vrlo indikativnim što autor Uljanik gotovo po prvi puta kadrovima uvodi tek pred kraj treće minute filma,<sup>16</sup> a brodogradilište neće biti prisutno u snimkama iz zraka. Snimljeni iz žablje perspektive – i suprotstavljeni onima iz ptičje – uz glazbu/ zvuk koji bi imao sugerirati „uznemirenost“, uljanikovi su kranovi prvi segment monografske teme – brodogradnje – kojoj je film posvećen. Tim se rakursom snimanja autor postavlja u „inferiornu“ poziciju naspram jednog od simbola brodogradilišta te dok je grad (i njegovu okolicu) „iščitao“, interpretirao u njegovoj strukturi snimljenoj iz zraka, do „strukturiranog“ znanja o Uljaniku, sugerira se kadrovima iz žablje perspektive i zvučnom kulisom, „tek treba doći“. Uzmemo li kao polaznu točku tu „prvu scenu iz brodogradilišta“ i „uznemirujući“ zvuk koji ju prati, ostatak filma o Uljaniku možemo interpretirati i kao neku vrstu ne samo vizualnog „pripitomljavanja“ brodograđevnog kombinata, tog u mnogočemu oglednog primjera teške industrije u lokalnom, ali i međunarodnom kontekstu. No, to su dijelovi teme kojoj ću se dalje u tekstu vratiti.

### Grad i zvuk industrijske proizvodnje

Nadalje, zanimljivo je i indikativno da su, barem dok je o Uljaniku riječ, glazba u analiziranim filmovima, ali i industrijski zvukovi rada u svakodnevnom životu grada – pored vrlo vidljivih kranova ili dijelova brodova i s točaka koje nisu u neposrednoj blizini brodogradilišta, posredovali svijest i ideju o brodogradilištu u gradu.<sup>17</sup> Stoga ne čudi zaključak Andreja Korovljeva redatelja

14 Dijalektika je tu ponajprije shvaćena kao „jedinstvo u opoziciji“ (Lefebvre, 2004, 8), dakle konceptom koji upućuje na nadopunjavanje i sukreiranje različitih sfera života i privrede. Pridjev „nježno“ u tom se odnosu javlja kao povijesna suprotnost trenutnom stanju – ogromnoj, isključivoj i agresivnoj ekspanziji turizma nauštrb ostalih privrednih grana, među kojima su laka i teška industrija, s najpoznatijim lokalnim primjerima Trikotaže „Arena“ i Brodogradilišta Uljanik, vjerojatno podnijele i trenutno podnose najveće i najvidljivije posljedice takve ekspanzije. U dijelu prostorija „Arena“ Trikotaže nakon zatvaranja 2014. otvara se ugostiteljski objekt, dok je brodogradilište u ozbiljnim financijskim problemima s vrlo neizvjesnom budućnošću i mogućim širenjem turističke infrastrukture na području gdje se nalazi. Takvo stanje, u trenutku pisanja ovoga teksta tijekom studenog i prosinca 2018. te siječnja 2019. godine, podrazumijeva eksponencijalno smanjivanje zaposlenih na i uokolo navoza kao i, posljedično, smanjenu mogućnost gradnje kompleksnijih brodova, značajke koja je niz dekada bila karakteristikom pulskog brodogradilišta.

15 Pulski Uljanik osnovan je „Polaganjem kamena temeljca 9. prosinca 1856. kao K. u. K. See-Arsenal“ i bio je „jedan od najvećih u Europi“. Osnovan je na malom otoku u zaljevu, zvanom „Olivininsel, Scoglio Olivi, odnosno Uljanik [...]“. Taj čin su osobno obavili car Franjo Josip I. i carica Elizabeta I“ (Perović, 2006, 108).

16 Tek jedan panoramski kadar snimljen s Kaštela u središtu grada zahvatit će Uljanik kao sastavni dio gradske cjeline.

17 Vizualno dojmljiv projekt osvjetljavanja kranova Brodogradilišta – Svjetleći divovi iz 2014. godine, kada je „osam dizalica do 100 metara visine, paljenjem reflektora svaki puni sat po 15 minuta“ davalo „bezbroj mogućnosti igre svjetlom“ (HRT, 2014), u tom se smislu može interpretirati potpunom prevlašću oka i slike nad uhom i zvukom, „ažuriranja“ i uljepšavanja industrijske vizure ispred „zastarjele“ zvučne slike brodogradilišta koja će ubrzo nakon osvjetljavanja Divova gotovo u potpunosti utihniti. Taj se manevar vizualnog uljepšavanja – što je eufemizam ne isključivo za estetsko „pripitomljavanje“ kranova, promoviran prvenstveno kao jedinstvena „turistička atrakcija“, ispostavio nagovještajem problema u kojima će se Brodogradilište uskoro pronaći, ali i procesom koji je pokazao da masovni turizam uvijek ima veze s fenomenom „praznih ljuštura“ (Nogués-Pedregal et al., 2017). Taj fenomen označava pražnjenje urbanih cjelina od lokalnog stanovništva koje mjestima daje smisao i značenje, čineći ga živom i životnom sredinom, ali u kojima više ne može živjeti (usp. Nogués-Pedregal et al., 2017, 91; Burns, 1999, 30). Iako Nogués-Pedregal et al. pišu o urbanim centrima i cjelinama koje se povijaju pod masovnim turizmom, držim da se s Uljanikom, kao povijesnim, simboličkim, ali i što je najvažnije – za mnoge Puležane egzistencijalnim srcem grada smještenim na atraktivnim i potencijalnim turističkim lokacijama kraj mora, dešava isto. No ipak, ne opstane li „zvučna slika“ Uljanika u gradu, niti Svjetleći divovi, to „spektakularno izlaganje“ (Agamben, 2010, 95) koje konotira turističku potrošnju naspram rada i proizvodnje lokalnog stanovništva, neće imati puno smisla osim kao „estetizirani“ podsjetnik na uništavanje proizvodnje u industriji. Zvuk Uljanika i uho koje ga čuje u tom smislu imaju apsolutnu prevlast nad njegovom vizualizacijom jer ujedno podrazumijevaju mogućnost takve suvremene i „spektakularne“, oku ugodne, ali od „vlastite supstancije“ (Agamben, 2010, 95) u potpunosti odvojene, razglednice.

dokumentarnog filma *Godine hrđe*, snimljenog 1999. / 2000., a u kojemu se bavio prikazom segmenta života i rada u Brodogradilištu Uljanik, da je ideja o brodogradilištu do njega dolazila kroz „zvučnu sliku“, tipičnu za brodogradilišne, industrijske, gradove:

*Od kad znam za sebe taj grad je podijeljen u dva grada, dva grada omeđena jednim velikim i dugim zidom. Jedan je grad Pula, a drugi je Brodogradilište Uljanik. [Film koji sam snimio] priča je o tom drugom gradu, koji živi unutar grada i skriven je od očiju javnosti, od turista, očiju javnosti [...] pa čak i od očiju svojih sugrađana. Iza tog zida koji dijeli jednu Pulu od druge Pule, postojao je i još uvijek postoji jedan nevidljivi život koji normalni građani, oni koji nisu radnici i koji ne rade iza tog zida, prate samo po određenoj zvučnoj slici. Zvuku industrije, zvuku brodogradnje, zvuku lupanja, mehaničkim soundovima koji su sveprisutni u bilo kojoj ulici kojom prošetate u gradu Puli. To je bio nekako lajtmotiv da pokušam pokazati što se tamo događa (Korovljević, 2000).*

Slično je, ali puno sažetije ponovio i u listopadu 2018. pri gostovanju u emisiji *Revizija*, naslovljenoj *Mi gradimo brodove, brodovi plovo*, a u kojoj se analiziraju razlozi trenutnog poslovnog i financijskog posruća Brodogradilišta:

*Ja sam odrastao s Uljanikom, rodio sam se s Uljanikom, Uljanik je puno stariji od svih nas. Moji prozori i balkon gledaju na stranu Uljanika, ja sam od kad znam za sebe slušao zvukove Uljanika (Tomić Zuber, 2018).*

Možda baš na tom tragu — zasigurno nenamjerne, ali svakodnevnne i upečatljive zvučne komunikacije brodogradilišta s gradskom sredinom u kojoj je smješteno — valja interpretirati i pasus o „brodogradilišnom soundscapeu“ Sanje Puljar D'Alessio u knjizi o etnografiji organizacije brodogradilišta 3. maj:

*Hodajući po središnjoj prometnici brodogradilišta oko koje se s obje strane nižu proizvodne hale, upravne zgrade, dokovi, i u čijem se centralnom dijelu uzdiže tristotonska dizalica, čovjek s pravom očekuje (i najčešće čuje) soundscape sastavljen od zvukova snažnih motora, rezanja limova, lupanja, zavarivanja, tegljenja tereta. U pola radnog dana sve to nestane i zagrmi rock.*

*Sve se promijeni. I slika i zvuk prožimaju se pružajući osjećaj bivanja u filmu kada glazba pojačava emotivni dojam doživljaja ili bivanja u videospotu zamišljene pjesme „Brodogradilišni rock“ (Puljar D'Alessio, 2018, 84).*

Dakle „osjećaj bivanja u filmu“ posredovan glazbom u brodogradilištu te „glazba u filmu o brodogradilištu“, ali i zvuk industrijske proizvodnje u gradu – svakodnevni *soundscape* različiti su dijelovi auditivnog posredovanja i konotiranja života i rada u brodogradilištu. To je mjesto na kojem se mogu u vezu dovesti autorska glazba i zvukovlje industrijskog rada kojem svjedoče građani brodogradilišnih gradova. Ipak, zvučna slojevitost brodogradilišta ima svoj izvor i uzrok, odnosno epicentar – *navoz*, a njegov autorski prikaz u *pulskome* je kontekstu, koliko mi je poznato, onodobne sedamdesete godine bio po prvi puta monografski artikuliran na sustavan i strukturiran način u jednome filmu te kao takav predstavljen široj profesionalnoj, brodograđevnoj, ali i laičkoj publici.

### Var trupa kao prekretnica

Brodu *Bellary* dugome 256, širokome 32 metra te „visine koja odgovara visini sedmerokatnice“, a koji je dobio ime prema „[i]stoimenom indijskom nalazištu željezne rude, kumovala je supruga indijskog ambasadora u Beogradu, gospođa Rani Ganga Atal“. Sam čin krštenja broda – odnosno njegove krmene polovice koja se naknadno u moru varenjem spojila s pramčanim dijelom – „[n]ije obavljen uz uobičajeno razbijanje boce šampanjca o brod, već prema prastarom indijskom običaju – razbijanjem kokosovog oraha, paljenjem mirisavih štapića ‘agrabahati’ i ucrtavanjem ‘svastike’ – staroindijskog znaka obilja na čelni dio broda“.18 Ipak, sam čin krštenja broda, odnosno simbolički proces njegova osposobljavanja za plovidbu, prikazan i u *Pulskim navozima*, zapravo je u slučaju *Bellaryja* značio ne samo tek polovicu prijednog puta u njegovoj izgradnji već i početak najrizičnije operacije u procesu njegove konstrukcije. Spajanje krmene i pramčanog dijela broda u moru, njegovog trupa – „bit će najsloženiji posao u povijesti naše brodogradnje“ a „Carrier ‘Bellary’ bit će prvi brod jugoslavenske brodogradnje građen iz dva dijela. Dijelovi trupa bit će spojeni u moru posebnim tehnološkim procesom. Taj proces, odnosno zahvat, u Evropi se rijetko primjenjuje pa će tako brodograditelji Uljanika biti među rijetkim na Starom kontinentu koji pribjegavaju ovoj tehnici gradnje brodova“.19 Pulski su navozi tom dijelu njegove konstrukcije posvetili najznačajniji, finalni dio

18 Brodograditelj, 15. 5. 1969: Era supertankera u našoj brodogradnji. Prvi pulski gigant kao tri igrališta, 5.

19 Brodograditelj, 15. 6. 1969: U moru i pramac. Porinuću polovice broda u Puli prisustvovala delegacije indijskog parlamenta i poljske brodogradnje, 4. Bit će zanimljivo primijetiti da se među stručnim suradnicima u filmu *Pulski navozi* našao i inženjer Mladen Klasić koji je uz još dvojicu uljanikovih inženjera — Želimira Sladoljeva i Milenka Rakina još 1962. predložio tehniku spajanja brodskih polovica u moru „[d]akle šest godina prije nego li je po prvi puta brod *Melania* od 212 tona nosivosti izgrađen tom tehnikom 1968. u Nizozemskoj. Taj prijedlog prakse spajanja dviju polovica brodova u moru, dospio na interni uljanikov natječaj za izradu perspektivnog plana razvoja brodograđevne industrije, odbijen je i proglašen gotovo utopijom [...]“ (Brodograditelj, 25. 5. 1972: Utopija je postala stvarnost, 16; usp. Matošević, 2018, 198).

filma u kojem narator gledateljima objašnjava svaki korak tijekom uspješnog spajanja krmenog i pramčanog dijela broda „gdje osim tehničkih moraju postojati i vremenski uvjeti za spajanje“ te „valovi ne smiju biti veći od 20 do 30 centimetara, a vjetar mora biti povoljan, nipošto toliki da valja trup u toku spajanja“, a nakon varenja trupa „[n] a trideset i četiri metra njegove širine greška odstupanja iznosila je svega dva milimetra, što je daleko ispod dopuštenog odstupanja“.<sup>20</sup>

I upravo će taj var na trupu broda građenog za indijsku tvrtku biti prekretnica prema razvitku „[o]d malog u mnogo veće [brodogradilište] i što će Uljanik na ovim brodovima steći potrebnu rutinu za gradnju pravih kolosa“.<sup>21</sup> No, važno je dodatno napomenuti da „iznalaženje takve rutine“ korištene ujedno i za naknadnu gradnju plovila većih od Bellaryja i Baraunija, samo po sebi nije bilo podložno prethodno iznadenom procesu ili standardu. Može se o takvoj situaciji – „krupnom“ ili pak „pionirskom koraku u proizvodnji [...] postignutom bez prethodnog praktičnog iskustva“ – čitati u novinarskim izvještajima tog događaja: „Sam postupak spajanja trupa dvaput je odlagan: jednom je za to bila kriva kiša, a drugi put jako sunce“, a „Kao otežavajuća okolnost u tom njihovom poslu javila se i nemogućnost korištenja tuđih, prije svega japanskih, iskustava: zbog specifičnih uvjeta brodograditelji iz Pule bili su prisiljeni da se orijentiraju na vlastite snage. Razrada tehnološkog procesa, konstrukcija i izrada nepropusnog kesona i polaganje korijenskog vara – sve je to djelo radnika ‘Uljanika’“.<sup>22</sup> Stoga bismo zbog svih navedenih neizvjesnosti mogli zaključiti da je Branko Bauer snimajući dokumentaran film, zapravo žanrovski snimio triler – uspjeh spajanja trupa, konačne izgradnje Bellaryja i iskoraka prema novim poslovnim izazovima izgradnje mamut-brodova čime će biti obilježene sedamdesete godine u Uljaniku, nije bio u potpunosti predvidljiv kao niti garantiran tuđim ili vlastitim iskustvom, što neće biti slučaj 1972. s *Berge Istrom*, brodom-mamutom čiji je trup spojen nakon iskustva Bellaryja i Baraunija. Ipak, ta vrsta prilagodbe željama kupaca bila je dvosmjernoga karaktera, a utjecala je ne samo na tehnički inovativnija rješenja



Foto 3: Krštenje broda Bellary (Bauer, 1970: *Pulski navozi [Building Berths of Pula]*. Zagreb, Adria Film (HR-HDA-1387)).

i izvedbeno kompliciranije manevre, već i na pojednostavljivanje procesa proizvodnje. Riječju neimenovanoga, pretpostavit ću, inženjera u dokumentarnom filmu *Jadranbrod* iz 1968. godine:

*Jel vidite ovaj brod tu, ima jako karakteristične forme trupa koje nisu uobičajene za našeg normalnog čovjeka u brodogradnji, pa [niti za] laika. Dovijamo se svim mogućim načinima da bi pojednostavili i pojeftinili našu izradu. I jasno vlasnika koji želi dobit po najnižoj cijeni brod, on mora odstupit od svojih tradicionalnih gledišta na formu broda i na ono što, u stvari, ništa ne plaća, a košta. Znači, ako mi uspijemo sa ovakvom jednom formom ponudit jeftiniji brod, onda smo mi konkurentni. A vlasnik to prihvaća upravo iz razloga što je to i u njegovoj računici dosta znači. Kao što vidite, ovdje je sve četvrtasto, sve su plohe ravne da bi ih se što manje radilo, da bi bilo što manje obrade na strojevima – jer kad su plohe krive kao na ostalim brodovima na koje smo mi navikli, to mnogo košta, mnogo sati se potroši. Jasno da je u tom slučaju i izrada broda skuplja i brod skuplji. Prema tome,*

20 Različiti izvori navode različite informacije o gabaritima tog broda. Osim širine za koju se gdjekad navodi da iznosi 32 odnosno 34 metra, i visina se broda ponekad navodi različito – istovjetna je šesterokatnici, odnosno sedmerokatnici. Ipak, pored podcrtavanja takvih sitnih nekonzistentnosti zasigurno će biti zanimljivije primijetiti kako se pri opisivanju „novog“ široj publici tehnički podaci „prevode“ u iskustveno bliže i, pretpostavit ću, razumljivije termine u sličnom ključu kao s visinom broda ili prethodno navedenim iznalaženjem ustaljene sintagme „mamut-brodova“: duljina Bellaryja, navodi se u *Pulskim navozima*, nije samo 225 metara već je istovjetna duljini „dva i pol nogometna igrališta“; „preciznost spajanja trupa najlakše ćemo razumjeti ako veličinu Bellaryja usporedimo s vagonima – svaki brod iz ove serije od 85 000 tona nosivosti može ponijeti toliko tereta koliko 5600 vagona od 15 tona“ dok „montirani dijelovi buduće grdosije mogu biti teški i do 100 tona. To je velika težina – recimo kao 1700 đaka iz tri gimnazije sa 55 školskih razreda“. Takva nam prevodenja i komparacije, zapravo približavanja temi brodogradnje zainteresiranima, a kakvima – pored filmova – obiluju i novinski tekstovi čiji je sadržaj usredotočen na gradnju novih, većih brodova, govore u prilog barem djelomične komunikacije između brodogradilišta Uljanik, brodograditelja i šire javnosti. Ipak, bilo bi kratkovidno pretpostaviti da su dokumentarni filmovi poput *Pulskih navoza*, u kojem se prikazuju dijelovi procesa gradnje broda, usmjereni isključivo široj javnosti ili potencijalnim poslovnim partnerima. Takvi filmovi zasigurno služe i brodograditeljima da se i dodatno upoznaju s „cjelokupnošću“ procesa izgradnje, njegovom vizualizacijom i izvan vlastitog neposrednog radnog mjesta.

21 Brodograditelj, 15. 12.1969: Pola ‘Baraunija’ u moru, 4.

22 Brodograditelj, 1. 7. 1969: Susret pramca i krme u moru, 3.

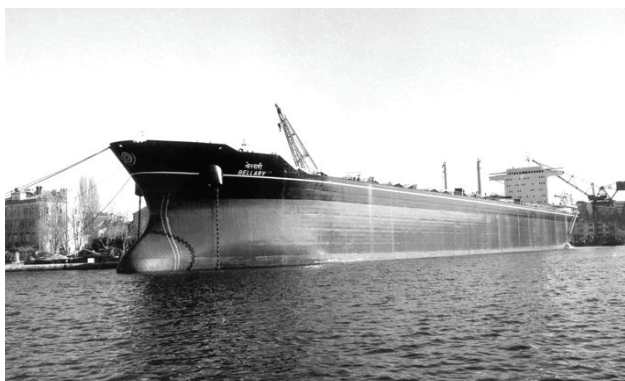


Foto 4: Bellary (Portal hrvatske tehničke baštine).

sve češće ćemo vidjeti ovakve brodove i u našim daljnjim gradnjama i ponudama mi redovito to samo to nudimo, jer je jedino ovako moguće konkurirati na svjetskom tržištu. A vlasnici to i prihvaćaju (Jadranbrod, 1968).

Iako je razvidno da Uljanik nije nudio samo takve „pojednostavljene“ i „nezaobljene“ brodove već i one nešto za izradu zahtjevnije, jasno je da se brodogradilište moglo smjestiti pod epitet „tailor-made“ (usp. Puljar D’Alessio, 2018, 125), odnosno sposobnosti praćenja i prilagodbe željama naručioca brodova. Metaforu krojačnice, iako u nešto drugačijem kontekstu koriste i Branko Bauer pri približavanju početnog dijela procesa konstrukcije gledateljima *Pulskih navoza* – „[k]onstruktor je došao do zamisli koja se u crtari prenosi u mjerne skice prirodne veličine“ dok „[t]raseri skice prenose na obojene limove, obilježavaju ih kao što krojači kredom označe tekstil prije nego što će ga početi krojiti“. Ne govore li, stoga, ovi dokumentarni filmovi i o „događajima“ značajnih iskoraka iz standardne – bezlične i za prikaz na filmu možda i manje „privlačne“ – rutinske industrijske proizvodnje brodova na traci. Ono što se napose u *Pulskim navozima* prikazuje je *grosso modo* na tragu onodobnog suvremenog pandana nekadašnjem zanatskom, obrtničkom radu koji je bio karakteriziran unikatnošću pristupa u

serijskoj proizvodnji, majstorstvu (usp. Sennett, 2008, 20). Stvaranje *Bellaryja*, a kasnije i *Berge Istre* prikazano je na taj način – proizvodnja jest ona industrijska, ali proces nije standardiziran i bezličan već prilagođen majstorski odgovor željama ili mogućnostima naručioca te ujedno i odgovor na stanje koje je rezultat onodobnih geopolitičkih događaja – poput zatvaranja Sueskog kanala „od 1967. do 1975.“ što je situacija koja je „[d]iktirala globalnu potražnju za manjim ili većim brodovima: njegovo zatvaranje [...] uvjetovalo je potražnju za mamut-brodovima. [Brodogradilište] 3. maj ih nije gradilo, što je između ostalog utjecalo na smanjenje proizvodnje“ (Puljar D’Alessio, 2018, 177).<sup>23</sup>

#### PRIBLIŽAVANJE USPJEHA I KOLEKTIVNE ZASLUGE

Prikaz radnog procesa, odnosno njegovih dijelova i sekvenci u *Jadranbrodu* i *Pulskim navozima* ima, pored navedenih, barem još dvostruku ulogu. Prvu je moguće povezati s događajima koji su se u brodogradilištu odigrali krajem rujna 1967., dakle netom prije samog snimanja *Jadranbroda*, dok se druga mora interpretirati u kontekstu dijela povijesnih diskursa industrijskog dokumentarnog filma. Naime, niti u jednom od dva filma nema spomena nezadovoljstvu radnika uvođenjem „[p]aketa zakona 26. srpnja 1965. kojima je započela druga gospodarska reforma, nazvana tržišnim socijalizmom“ i zbog čijih je posljedica „većina radnika primila niže osobne dohotke,“ te je „nezadovoljstvo u Uljaniku eskaliralo u [...] [j]utarnjim satima 27. rujna 1967., kad se unutar zidova brodogradilišta odvijao četverosatni štrajk“ (Stanić, 2016, 74). Poput samoupravljanja i novina je onodobne jugoslavenske specifičnosti „tržišnog socijalizma“ – kao i negativni efekti koje je polučila tih godina – izmještena iz filmskog prikaza i analize.<sup>24</sup> Stavljanjem akcenta gotovo isključivo na vrlo uspješne radne procese u brodogradilištu i na mirnu ugniježđenost unutar šire gradske sredine ovi dokumentarci, a napose visoko producirani *Pulski navozi*, osim što vrlo precizno informiraju imaju ujedno i efekt „amortizera“ prema široj publici jer „šute“ o važnim socijalnim procesima

23 Ipak, analizirani filmovi propuštaju spomenuti da je za prelazak na gradnju „dugih“ brodova pulsko brodogradilište plaćalo cijenu nužne reorganizacije radništva te 1969. godine situacija u „Elektroproizvodnji i Dizel-motornoj proizvodnji i Opremnom odjelu ‘Uljanika’ nije [bila] dobra. Od početka ove godine do danas registrirano je oko 80.000 sati čekanja: više od 200 radnika u tim djelatnostima ostajalo je u tom periodu bez posla duže ili kraće vrijeme. Elektroinstalateri, elektromehaničari, stolari, cjevvari i monter i često su ostajali kod kuća, bili na prisilnom godišnjem odmoru ili radili poslove koji imaju vrlo malo veze s njihovom stručnošću. [...] Na velikim brodovima ima manje posla za opremne radnike. Veliki brodovi su i jednostavniji: skladišta je znatno lakše i brže opremiti nego li kabine putničkog broda, veliki brod ne obiluje zakućastim prostorijama i na njega se ugrađuje znatno manje drveta. To znači – manje posla za stolare, jer drvo sve više zamjenjuje plastika, aluminij, pa čak i željezo. Kao potencijalan izvor vatre drvo polako, ali sigurno nestaje s brodova. Slično je i s nekim drugim materijalima i zanatima. Sve to suočava kolektiv ‘Uljanika’ s velikim poteškoćama koje će biti potpuno identične i u ostalim našim brodogradilištima kad se definitivno odluče za preorijentaciju na velike brodove“ (Brodograditelj, 1. 7. 1969: Danak dugim brodovima, 6).

24 Ne treba zaboraviti da je tih godina također velik dio građana tražio radni odnos i u inozemstvu, u SR Hrvatskoj „[s]topa nezaposlenosti iznosila je 6,25% i bila je to dotad najveća poratna vrijednost. Nakon mnogih godina rasta zaposlenost je počela najprije stagnirati, zatim i opadati“ (Stanić, 2016, 75). Možda bi stoga kao nekovrstan filmski makro rakurs i diskurzivni kontrapunkt ovim dokumentarnim mikro-primjerima radne zajednice mogao poslužiti film Krste Papića *Specijalni vlakovi* iz 1972. Njega bi se u tom kontekstu dalo interpretirati drugom, ne tako sretnom i uspješnom stranom procesa u industrijskoj proizvodnji Jugoslavije.

pa i nemirima koji su se u to vrijeme odvijali unutar „kineskog zida“ pulskog arsenala. Stoga nas baš „kineski zid“, opna koja vrlo dobro zaklanja i najmanju mogućnost da vidimo što se s njezine druge – morske i uljanikove strane – dešava, dovodi do druge uloge tog uratka, one koja se tiče povijesti diskursa industrijskog dokumentarnog filma.

Nerijetko, industrijska su postrojenja izdvojena iz gradskih sredina ili – kao u slučaju Uljanika – uglavnom nedostupna nezaposlenima. To je situacija koja ograđeno postrojenje čini subjektom bezbrojnih priča koje zaposlenici svojim sugrađanima prepričavaju, ali ga ujedno smješta u domenu nepoznatog i tajnovitog jer se te priče nikada, osim za porinuća brodova kada su vrata brodogradilišta nakratko svima otvorena, ne mogu uprizoriti. I tu dolazimo do važnosti vizualizacije radnih procesa ili sekvenci koje čine dominantno tkivo tih dokumentarnih filmova. Marsha Bryant je, primjerice, došla do zaključka da su „Zagonetnost, prljavština i čađ koji su konotirali industrijski sjever Velike Britanije bili englesko srce tame – daleka unutrašnjost gdje su performirani radni i dokoličarski [work and home] rituali radničke klase“. Pojedinci su, tvrdi Bryant povezivali „istraživanja dokumentarnim filmom [Industrial Britain, 1933. i Coal Face, 1935.] te zone s ranijim britanskim istraživanjima Afrike [...]“ (Bryant, 2000, 112). U pulskom će dokumentarnom slučaju, dakako, izostati takav diskurs imperijalnog pokušaja „raščaravanja“ nešto bliže, ugniježdene, ali teritorijalno ipak izdvojene industrijske egzotike, no na djelu će biti nekovrsno, i prethodno spomenuto, „pripitomljavanje“ ili barem „približavanje“ te radne zajednice širem gledateljstvu. Jer nije nepoznat samo onaj čiju priču niste čuli, već i onaj čiju priču jeste čuli, ali ju niste razumjeli – interpretiramo li prikaz i objašnjavanje pojedinih profesionalnih i tehničkih radnih sekvenci u dokumentarcima iz tog rakusa, postaje jasnije gdjekad vrlo jednostavno i školski impostirano obrazlaganje dijelova filma. Branko Bauer, zajedno sa scenaristima filma, zapravo prevodi brodograditeljski sociolekt na širem gledateljstvu razumljiv jezik – radnici u kadru baš nikada ne govore već to za njih radi narator dok cijeli niz metafora, retoričkih pitanja ili duhovitih opaski služe povezivanju s gledateljima,<sup>25</sup> uz često, ali ne i isključivo korištenje „realne muzike“, odnosno „vizualno-akustičko produženje scenskog okvira“ (Kirigin, 1951, 5). Krajnji rezultat takvog postupka filmskog „približavanja“ bit će ne više, kao

u britanskim primjerima Marshe Bryant, estetizirani pojedinci-rudari čijoj se izdržljivosti, trudu, izgledu i snazi autori dive (usp. Bryant, 2000, 114–115), što je dijelom diskursa koji je mogao biti zamijećen i u poratnim filmskim uradcima socijalističke Jugoslavije poput u Rudolf Sremecovu *Događaju u Raši* (usp. Tađić, 2009, 97), već ideal kolektivnog radnog procesa. U prikazu tog kolektivnog procesa nema više velikog individualnog radnog napora ili znoja kao u poratnim dokumentarnim filmovima gdje su u prvi plan uvijek isticani pojedinci, junaci rada koji su činili razliku i inovirali radne procese te ih nerijetko u isto vrijeme i ovjeravali vlastitim manualnim radom. *Jadranbrod*, ali napose *Pulski navozi* sam proces rada u brodogradilištu Uljanik, nikad izrijeckom, već između redaka ocrtavaju u terminima „kolektivnog junaštva i sposobnosti“, u koji naknadno smještaju pojedince, zasebne aktere ovog povijesnog tehnološkog, privrednog, ali i kulturnog događaja u pulskoj brodogradnji.

#### ZAKLJUČAK

Iako je još 1962. godine zamisao spajanja trupa u moru u brodogradilištu Uljanik okarakterizirana utopijom,<sup>26</sup> već osam godina nakon taj zahtjevan proces postaje tehnološkom realnošću, ali i nužnošću. Iz današnjeg se očiča – gotovo polustoljetne distance od samog događaja – iznimnost tog postupka ocrtava u nekoliko smjerova. Tehnički događaj i privredni uspjeh bio je ujedno „generalna proba“, odnosno garancija budućnosti pulskog brodogradilišta u gradnji mamut-brodova tijekom sedamdesetih godina, ali i prilika da se užoj profesionalnoj, ali i široj zainteresiranoj publici predstave takav doseg i smjer razvoja. U tom smislu *Pulski navozi* su vrlo specifičan dokumentaran film. Prvi u nizu sličnih autorskih uradaka koji će pratiti zanimljivu produkciju od *Bellaryja* značajno većih i za spajanje u moru i kompleksnijih brodova, njihova porinuća i krštenja u Uljaniku, on se u tom opusu ispostavio nekovrsnim tematskim ishodištem. Sadržajem također stubokom različit od *Jadranbroda*, odnosno filmova koji mu prethode, u mnogočemu se razlikuje i od onih kojima čini tematsko ishodište, a koji su nastali dvije godine nakon njega – *Kolosa s Jadrana* i *Berge Istre*. Niti u jednom od dva potonja uratka nema važne teme elaboriranog prikaza Uljanikove povijesne i prostorne umještenosti u širu gradsku sredinu dok *Pulski navozi* baš tom – dijakro-

25 Izdvajam pojedine od značajnijih primjera u *Pulskim navozima*, a koji prethodno nisu navedeni: „Kao što je rimski mozaik kojeg smo maloprije vidjeli [pulski mozaik Kažnjavanje Dirke] sastavljen od bezbroj šarenih kamenčića, toliko je komada crne metalurgije potrebno da bi se na kraju procesa pojavio brod koji će ploviti morima svijeta i biti sposoban odoljeti svakom nevremenu“, odnosno nakon porinuća dijela Bellaryja radnici su skupljali trupce na površini mora uz komentar u filmu: „Ljudi u ovim čamcima ne kradu trupce što plutaju po moru. Prema starom pomorskom običaju, u ovako svečanoj prilici oni ih imaju pravo pokupiti bez ikakve naknade“. Također, prilikom varenja trupa bilo je potrebno postaviti nepropusni tunel unutar kojega su radnici varili te će narator prije nego li objasni taj postupak gledateljima postaviti retoričko pitanje: „Čim se krmeni i pramčani dio priključe, smjesta se s dizalicom prebacuje takozvani tunel. Znete vi što je to?“

26 Brodograditelj, 25. 5. 1972: Utopija je postala stvarnost, 16

nijskom i teritorijalnom – vezom najavljuju glavni segment filma. Tim nam postupkom Branko Bauer otvara priliku za krucijalno promišljanje i razumijevanje odnosa grada i brodogradilišta: interpretiramo li odnos teritorijalno – Uljanik je spojen uz Pulu, on je sastavni dio grada. Ukoliko promijenimo interpretativni rakurs iz teritorijalnog u dijakronijski, taj se odnos mijenja – Pula je zapravo pripojena Uljaniku jer se u mnogočemu njezin suvremen – urbanistički, demografski, privredni i kulturni – razvoj odvio zahvaljujući osnutku Pomorskog arsenala koji će se kasnije razviti u brodogradilište Uljanik. Kroz tu se prizmu može interpretirati i glazba koju autori prikazuju ili kojom filmove ozvučuju: modernitet je grada potekao s *navoza* i te se sedamdesete godine mogao artikulirati na nekoliko razina – kao radnička dokolica stvaranja glazbe u širokom žanrovskom luku ili pak kao suvremena i jazzu bliska zvučna kulisa koja konotira jedno od mogućih lica urbaniteta. To mjesto namijenjeno uhu i sluhu dovodi nas do svakodnevnog industrijskog i brodogradilišnog *soundscapea* Pule, kao i svakog drugog brodogradilišnog grada. Dok je u *Pulskim navozima* odnos brodogradnje s ostalim privrednim sferama artikuliran kroz nekovrsnu „nježnu dijalektiku“ ili suživot različitih privrednih sfera u gradu, prvenstveno turizma i industrije, a što je osim snimateljskim sekvencama istaknuto i glazbom u filmu, danas tomu više neće biti tako. Zvukovlje, a o kojem svjedoče i istraživači i autori filmova u domeni brodogradnje, danas je zamijenjeno prevlašću oka, odnosno „spektakularnim izlaganjem“ (Agamben, 2010, 95) i vizualizacijom Uljanika kroz projekt Svjetleći divovi iz 2014. godine. Taj se projekt ispostavio simultan ozbiljnim poteškoćama u kojima se brodogradilište našlo i zbog kojih se rad u Uljaniku više ne čuje toliko glasno, ali se još uvijek, u trenutku pisanja ovoga teksta tijekom studenog i prosinca 2018. te siječnja 2019. godine, kroz projekt posvećen oku uprizoruje.

Oba filma – *Jadranbrod* i *Pulski navozi* mogu se interpretirati u terminima ambivalentnosti: poprilična tehnička informiranost, zaigrana i brza filmska montaža i komunikabilnost prema široj publici istovremena je izmještanju problematičnih tema sa socijalnim, egzistencijalnim ili organizacijskim prefiksom čiji se izvor mogao naći u privrednoj politici federacije, ali i u lokalnim proizvodnim idiosinkrazijama prelaska na konstruiranje mamut-brodova s onih za izgradnju manje zahtjevnih. Takav redateljski i scenaristički manevar ostavlja dojam isključivo tehničkih problema s kojima su se radnici morali – na kraju uspješno, hvatati u koštac, ali previđaju činjenicu da je njihovu radnu svakodnevicu ujedno činio *double burden* – pored inoviranja i odgovaranja na izazove novih proizvodnih dilema, problemi nižih primanja ili pak prekvalifikacija i prinudnih godišnjih odmora također su bili prisutni na navozima u Puli. Za tu vrstu kontekstualizacije filma i iz njega izmještenih tema nužno je poslužiti se ostalim, sedmoj umjetnosti komplementarnim izvorima. Sagledan iz tog proširenog konteksta uspjeh izgradnje *Bellaryja* djeluje još i većim. No za razliku od poratnih industrijskih filmova to je uspjeh bez pojedinačnog imena i prezimena, odnosno rezultat procesa koji – ako je prema filmskom prikazu suditi – nema isključiv „epicentar“ zasluga već mrežu ljudi čija čvorišta kroz suradnju postižu uspjeh. Takav dojam podcrtava i činjenica da su u *Pulskim navozima* pored prikaza cijelog niza radnika i inženjera, imenovane – osim *Bellaryja* – isključivo mašine i strojevi na kojima radnici rade, poput Hugh Smith-Glasgow preše ili Sicomata – „modernog suvremenog stroja, čiji plamenici zahvaljujući optičkom upravljanju po nacrtu režu lim u omjeru 1: 10“. Te iste se mašine i strojevi, za razliku od ljudi, također mogu i čuti, što je sastavni dio podvojenosti kakvu film prezentira – bilježi iznimno postignuće koje je moguće analizirati u terminima majstorstva i unikatnosti, ali ga u isto vrijeme filmskim jezikom i postupcima depersonalizira i standardizira.

BUILDING BERTHS OF PULA AND MODERNITY.  
ANALYSIS OF ULJANIK SHIPYARD DOCUMENTARY MOVIE AT THE TURN OF THE  
SIXTIES INTO THE SEVENTIES OF THE TWENTIETH CENTURY

Andrea MATOŠEVIĆ

Juraj Dobrila University of Pula, Faculty of Interdisciplinary, Italian and Cultural Studies,  
Zagrebačka 30, 52100 Pula, Croatia  
e-mail: amatosevic@unipu.hr

SUMMARY

*The paper analyses one of the most important periods in Uljanik, a Shipyard that is placed in the very heart of the city of Pula. The production of so called “mammoth-ships” during the seventies and whose construction required a particular and in other European shipyards rare procedure — joining of the stern and bow in the sea, was preceded by the construction of smaller ships, i.e. Bellary and Barauni. Bellary was the first ship produced in Croatia and Yugoslavia whose stern and bow were welded in the sea. This complicated and for that time unique technical procedure was filmed in an author documentary that also represents the first highly-produced industrial movie with the theme of Uljanik shipyard. Branko Bauer’s Building Berths of Pula (Pulski navozi, 1970) represents the first in a “small series” of documentaries that will follow during 1970s (Berge Istra and Kolos s Jadrana). When compared to them Building Berths of Pula shows a series of indicative particularities: besides explaining to a larger audience the procedures of shipyard’s production in a very simple language it represents Uljanik as a part of Pula’s history and territory. This manoeuvre opens the theme of Pula’s modernity articulated in a specific film language.*

**Keywords:** Uljanik shipyard, Pulski navozi, documentaries, Pula, modernity



## IZVORI I LITERATURA

- HR-HDA-1387** – Hrvatski državni arhiv (HR-HDA). Zbirka hrvatskih kratkometražnih filmova (1387).
- Bauer, B. (1970):** Pulski navozi [Building Berths of Pula]. Zagreb, Adria Film.
- Filmske novosti (3/1972).** Bez autora i bez produkcije
- Jadranbrod (1968).** Bez autora i bez produkcije.
- Korovljev, A. (2000):** Intervju, HTV 3.
- Brodograditelj.** Rijeka, Jadranbrod, 1969–1975.
- Agamben, G. (2010):** Profanacije. Zagreb, Meandar-media.
- Barthes, R. (1983 [1964]):** The Eiffel Tower. U: Sontag, S. (ur.): A Barthes Reader. New York, Hill and Wang, 236–250.
- Bryant, M. (2000):** W. H. Auden and the Homoerotics of the 1930s Documentary. U: Thesing, W. B. (ur.): Caverns of Night. Coal Mines in Art, Literature and Film. Columbia, South Carolina, University of South Carolina Press, 104–126.
- Burns, P. M. (1999):** An Introduction to Tourism and Anthropology. London and New York, Routledge.
- HRT (2014):** Svjetleće dizalice – promocija Pule ili nepotreban trošak? <https://vijesti.hrt.hr/244267/svjetlece-dizalice-promocija-pule-ili-nepotreban-trosak> (zadnji pristup: 12. 12. 2018).
- Kalinak, K. (2010):** Film Music. A Very Short Introduction. Oxford, Oxford University Press.
- Kirigin, I. (1951):** Odnos muzike prema ostalim komponentama u filmu. Muzička revija, 2, 1, 1–20.
- Koroman, B. (2016):** Radnički tisak i problemi koncepta samoupravljanja u kulturi u Hrvatskoj 70-ih i 80-ih godina 20. st. Acta Histriae, 24, 3, 615–642.
- Koroman, B. (2017):** Radničko književno stvaralaštvo u samoupravljanju: reprodukcije kanona, književnost i prakse svakodnevice. Narodna umjetnost, 54, 2, 103–129.
- Lefebvre, H. (2004):** Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life. London, New York, Continuum.
- Markulinčić, H. & A. Debeljuh (2006):** Uljanik 1856–2006. Pula, Uljanik d.d.
- Matošević, A. (2013):** “This is a Matter of Numbers, Not of Heart”. Re-signing Shock Labor in 1970s Film. Narodna umjetnost, 50, 1, 12–38.
- Matošević, A. (2018):** Tehnička događajnica i radnička intima. Brodogradilište Uljanik u dokumentarnim filmovima Kolos s Jadrana, Berge Istra i Godine hrđe. Etnološka tribina, 48, 41, 194–212.
- Načinović, D. (1993):** Uvodni eseji. U: Cvek, E. (ur.): Pula sa starih razglednica. Pula, „C.A.S.H.“, bez impaginacije.
- Nogués-Pedregal, A. M., Travé-Molero, R. & D. Carmona-Zubiri (2017):** Thinking Against ‘Empty Shells’ in Tourism Development Projects. Etnološka tribina, 40, 47, 88–108.
- Perović, B. (2006):** Luka Pula austrougarskog doba (Odsjaj grada u zaljevu 1850.–1918.). U: Černi, M. (ur.): Zbornik iz povijesti pulske luke. Pula, Lučka uprava, 71–193.
- Portal hrvatske tehničke baštine.** <http://tehnika.lzmk.hr/uljanik-brodogradiliste-d-d/> (zadnji pristup: 14. 12. 2019).
- Puljar D’Alessio, S. (2018):** Mi gradimo brod, a brod gradi nas. Etnografija organizacije brodogradilište 3. maj. Zagreb, Institut za etnologiju i folkloristiku.
- Sennett, R. (2008):** The Craftsman. New Haven & London, Yale University Press.
- Serravezza, A. (2002):** Introduzione. U: Adorno, T. W.: Filosofia della musica moderna. Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, VII-XXXI.
- Stanić, I. (2016):** ‘Jedan od najtežih dana u Uljaniku!’ Štrajk u Brodogradilištu Uljanik 1967. godine. Problemi sjevernog Jadrana, 15, 73–95.
- Tadić, Z. (2009):** Oglеди o hrvatskom dokumentarcu. Zagreb, Hrvatski filmski savez.
- Tomić Zuber, R. (2018):** Mi gradimo brodove, brodovi plove. U: Re:vizija. <https://www.youtube.com/watch?v=CuF9HZvY8VI> (zadnji pristup: 12. 12. 2018).