



Mladen Gerovac

| 10 rujna, 2023

# Dinastija Pičuljan i njihova fascinantna flota brodova

HRVATSKA MALA BRODOGRADNJA

U hrvatskom nautičkom i ribolovnom svijetu brodice Pičuljan iz Barbata na otoku Rabu postale su sinonim za sintagmu – „moj brod“. Fascinacija ide dotle da je Pičuljan svojim brodicama potakao pojedine romantičare – ljubitelje mora i brodova, da i sami počnu graditi „takve brodove“. Primjerice, kao i oni ljubitelji glazbe koji su vidjevši lakoću s kojom Pogorelić svira klavir kazali: „Pa to nije ništa, to mogu i ja“. Životna će priča Pičuljanovih, pokazati velikoj većini da su debelo pogriješili, ali nažalost to će spoznati prekasno. Mnogi će od njih već propati i potonuti do samoga dna. Prekasno će shvatiti da nema uspjeha preko noći, da za ono što radiš treba puno talenta, znanja, vještina, upornosti i ljubavi. Evo te fascinirajuće „pogorelić priče“ brodograđevne obitelji Pičuljan.

## Počeci 1936. godine

Sve su započeli braća Antun i Josip Pičuljan daleke 1936. godine nakon kalafatskog iskustva u korčulanskom škveru Depolo. Obitelj Depolo je inače najstarija i najpoznatija obitelj u povijesti hrvatske brodogradnje. Njihovi počeci sežu daleko – čak u 15. stoljeće, a obuhvaćaju ne samo Korčulu, već i mnoga druga mjesta na jugu hrvatskog Jadrana.

Nakon „korčulanske škole“, Antun i Josip te su 1936. godine sagradili svoju prvu rapsku gajetu po uzoru na korčulanski izvor. Tome svjedoči i jedna od prvih fotografija iz toga doba. Snimljena ispred stare radionice na Kaštelu. Iznad vrata stoji natpis: Josip Pičuljan brodograditelj a uz barku u izradi stoje: lijevo Antun, desno Josip, a na krmi je mali Josip.

Nižu se generacije brodograditelja Pičuljan i brodica rađene u drvu. Gliser iz mahagonija Pičuljanovih iz toga doba može sasvim lijepo stati uz bok talijanskoj tadašnjoj i današnjoj svjetski znanom kultnoj Rivi, nastaloj 1842. godine u Sarnicu na obali talijanskog alpskog jezera Lago di Como.





*Mahagonij runabout: Pičuljan gliser kojeg je napravio djed, obnovio unuk /Izvor: Instagram Piculjan ProNautic*

### **Tri brata – treća generacija**

S trećom generacijom Pičuljanovih, braćom Borisom, Romanom i Joškom, počinje „novo doba“. Kreće gradnja suvremenih brodova od stakloplastike. Zadnji je pred tom „novotarijom“ pokleknuo otac trojice braće Ivan Pičuljan. Ivan je smatrao da toplinu i dušu brodu daje upravo drvo, i da ga ni pod koju cijenu ne može zamijeniti staklo, plastika, mramor, kamen i željezo. Napravljen je sjajan kompromis starog i novog. Ivan je osobno slagao tikovu palubu i interijer u drvu, i to isključivo ručno. Jer, nema tog stroja koji će zamijeniti vješte ruke majstora kalafata, kako nekad tako i danas. Zato svi brodovi iz škvera Pičuljan imaju taj neodoljivi i jedinstveni šarm. A radi se o floti brodova između 7 i 12 metara koja uključuje: Rab 720, Rab 830, Rab 880 i Rab 980 – svi u raznim izvedbama i s



puno dodatne opreme. Tu je i trenutni *flag sheep*, zasad najveći i najluksuzniji brod – Rab Eleven. Sve dok ne starta slijedeći planirani projekt – 15 metarski Rab. U takvoj produkciji nužno je bilo naći kooperante za sve zahtjevnije interijere. Tako je taj dio preuzela slovenska tvrtka iz Novog Mesta – Bobič Yacht Interior.

Kako je proizvodnja rasla, u početku su Pičuljani koristili kalupe i tehnologiju SAS Vektora u njegovim pogonima u Zadru. A onda su u Mučićima iznad Rijeke sagradili vlastite pogone s ukupno blizu 3000 m<sup>2</sup> brodogradilišnih hala. S planom da se kasnije nautička proizvodnja proširiti na svih 30.000 četvornih metara tamošnje ukupne površine.

*Impresivan štand Pičuljan Marine na nautičkom sajmu Boot Duesseldorf 2007. godine / Foto: Mladen Gerovac*

### ***Nema predaje – noviteti kada je najteže***

Svi brodovi od prvog do zadnjeg u cijelosti su djelo Pičuljanovih – od ideje i nacрта do krajnje izvedbe. Osnovna linija Rab jednako privlači i nautičare i ribolovce kao i one kojima je brod sredstvo za rad. Slava raste geometrijskom



progresijom od sajma do sajma, Europom i svijetom – sve do Japana. Glavni japanski nautički magazin donosi test Raba 720. Godina 2008. je rekordna. Iz pogona u Mučićima i na Rabu zgotovljeno je 36 brodica. Razvojni plan je bio ambiciozan – 100 brodova godišnje. A onda nastupa kriza i bolan državni porezni udarac apsurdne Vlade Jadranke Kosor koja potapa stotinjak hrvatskih malih brodograditelja. Pičuljani su baš usred velike investicije u pogon u Mučićima. Brzo se reorganiziraju. Razvijaju servis i remont i tako uspijevaju održati brodogradnju, koju usmjeravaju na tzv. „butik proizvodnju“ desetak brodica godišnje.

Nema predaje. Iako su teška vremena Pičuljanovi i nadalje prate suvremene trendove u brodogradnji i nautici. Baš u to doba, godine 2010. lansiraju Rab 720 sa svojevrsnim hibridnim pogonom – klasični Steyr motor, plus električni motor od 9 konja. Elektromotor je bešuman i time pogodan za ribolovce, a služi i kao rezervni brodski motor.

Danas u tom smjeru razvijaju model 720 s dodatnim električnim motorom i vlastitom propelom. Ovaj model također ide na ruku ribolovcima. Okretnost broda je savršena, jer uključuje i njegovo dinamičko pozicioniranje broda tako da brod na ribljoj pošti ne treba sidriti.



*Romano Pičuljan ispred broda Rab Eleven na nautičkom sajmu u Genovi 2007. godine / Snimio: Mladen Gerovac*



*Prodor na japansko tržište: test Pičuljanovog broda Rab 720 u japanskom nautičkom časopisu*

### ***Kao iz filma znanstvene fantastike***

Za Pičuljanov model Rab 830 posebno su zainteresirani policija, carina, inspeksijske službe, nacionalni parkovi ... Nedavno su isporučena dva takva broda. Jedan od njih, Rab 830 Patrol preuzela je Javna ustanova „More i krš“ Splitsko-dalmatinska županije za nadzor ponašanja domaćih i stranih plovila, za prirodoslovna istraživanja i za izradu planova novih nautičkih sidrišta, te za utvrđivanje novih zaštićenih morskih područja. Pri izboru odlučile su posebne kvalitete tog broda: odlične maritimne sposobnosti, brzina od gotovo 30 čvorova, velik doseg samostalne plovidbe bez pristajanja i opskrbe, a gazom mu je pristupačna svaka uvala. I, što je presudno – ima svu opremu za nadzor i satelitsko snimanje.

Upravo se rađa još jedna posebna brodica modela Rab 830 – Patrol Hybrid. Njena je oprema pravi SF, kao iz filma znanstvene fantastike. Pogon sasvim nečujan, termo night vision kamere s printanjem, podvodne kamere ...



Savršeno za inspekcijski nadzor šverca i krivolova.

Upravo je to i glavna odlika Pičuljanovih brodova. Mogu se prilagoditi svakoj svrsi. Od ribarenja i big game fishinga, te opisanih inspekcijskih poslova, pa do maksimalnog komfora prilikom dužih krstarenja, i to tijekom cijele godine. U Barbatu su Pičuljani razvili pravi nautički centar. Osnažili su servis, remont i popravke. Tu je i marina sa 80-tak vezova, što se može proširiti i do 200 jer tako je zacrtano u Prostornom planu Grada Raba. Usluga održavanja brodova omogućuje da vlasnik broda ni ne mora dolaziti u škver – sve će obaviti Pičuljanovi skiperi.







*Romano Pičuljan (desno) i Nenad Andrić u siječnju 2007. na sajmu Boot Dusseldorf /Foto: Mladen Gerovac*

### ***Nastupa četvrta generacija***

Pičuljan je i danas dosljedno obiteljska firma. Tu su i nadalje trojica braće, a na scenu pomalo stupa i četvrta generacija „strateški raspoređena“, tj. uključena u sve segmente zajedničkog brodogradilišnog poduzeća – od računovodstva do brodogradnje, održavanja, servisa i razvoja. Na nautičkom sajmu u Biogradu razgovarali smo s Borisovim 39-godišnjim sinom Tonijem Pičuljanom. Dobio je ime upravo po svom pradjedu Antonu, s kojim je sve počelo. Toni je završio brodogradnju i poslovnu školu. Na sajmu je predstavljao novi razvojni iskorak škvera Pičuljan – gliserski day cruiser Squama 21.



*Pičuljan Squama 21 open /Foto: www.piculjan-pronautic.com*

– Bavimo se brodogradnjom, održavanjem i popravcima plovila i motora, te refitom odnosno restauracijom drvenih brodova, a imamo i malu marinu s vezovima u moru i suhu marinu – veli Toni:

– U početku se sve radilo u drvu. Baš smo nedavno restaurirali mahagonij brod koji je djed ručno napravio prije nekih 40 godina. I sada smo refit radili samo ručnim alatom, jer se s električnim strojem lako pogriješi. Djed se dugo opirao plastici, ali je s vremenom uvidio da je plastika budućnost. No drvene dijelove uvijek je radio sam, ručno. Svaki brod koji je izašao iz naše kuće zamislili smo i realizirali sami, nikada nismo imali neke vanjske projektante ili dizajnere.



– Tako je i sa Squamom. Išli smo u malo modernijem stilu – oštre linije, specifičan pramac, široka krma, stepenasti trup. Zapravo ovaj brod je gliser za ljetne avanture i dnevne vožnje. I dalje radimo naše tradicionalne brodove, ali ovo je iskorak u novom pravcu. Ovaj stepenasti trup je naša inovacija. Za tu smo stepenicu radili simulacije i izračune efikasnosti, znači ne radi se samo o estetici. Dok se glisira, stepenasta linija ima manju oplaknu površinu na dnu, tako da se dobije na brzini i efikasnosti, a time je automatski i smanjena potrošnja goriva. Raspon motora je inače od 100 do 200 konja, a optimalno je 150 konja – objašnjava Toni.

Sa Tonijem je tu i njegova supruga Nikolina, skupa s njihova dva sinčića, koji se bezbrižno igraju poput dva zaigrana mačića u kokpitu Squame. „Evo, to je peta generacija brodogradilišta Pičuljan – s ponosom i ljubavlju smiješi se Anton Toni Pičuljan, praunuk Antona Pičuljana s kojim je sve počelo prije punih 87 godina.



*Ovaj tekst je dio projekta 'Hrvatska mala brodogradnja', a objavljen je uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije u sklopu projekta poticanja kvalitetnog novinarstva.*

