

POMORAC

KLUB POMORACA MALI LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB MALI LOSINJ

GODINA I BROJ 1

Mali Lošinj

28. XII 2015.

MJESEC DANA PO PUČINI PACIFIKA

KAKO SMO RADILI U PROTEKLIH PET GODINA?

STRANICE 4.-5.

POMORAC SE ŠKOLUJE CIJELI ŽIVOT

ŽENE NA BRODOVIMA: ČISEL ECEVIT

STRANICA 21

STRANICA 27



Blagoslovljen Božić i sretna Nova Godina 2016



ZAHVALJUJEMO DONATORIMA KOJI SU POMOGLI DA OVAJ PRIGODNI I PRVI BROJ IZAĐE

ŽUPANIJSKA LUČKA UPRAVA
GROMAČA - BELEJ
HOTEL TELEVRIN-NEREZINE
TURISTIČKA ZAJEDNICA GRADA MALOG LOŠINJA
NIA D.O.O. - MALI LOŠINJ
CAFE BAR BUENO - MALI LOŠINJ
GHETALDUS - MALI LOŠINJ

ŽELJKO VUNIĆ
JULIJANO SOKOLIĆ
BORIS RUKONIĆ
IVAN KAPOVIĆ
ANDRINO MAGLIEVAZ
BRANKO RUKONIĆ
SPORT-MAR MALI LOŠINJ
COLOR VERUS - MALI LO-
ŠINJ

Merry Christmas and Happy New Year
Buon Natale e felice Anno Nuovo
Feliz Navidad y Prospero Año Nuevo

POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:
Klub pomoraca Lošinj,
za izdavača: Robert Marušić

Glavni urednik:
Anton VUNIĆ

Urednik:
Julijano SOKOLIĆ

Redakcija
Robert MARUŠIĆ
Renato DUDIĆ
Boris RUKONIĆ
Lucio JURJAKO
Ivan KAPOVIĆ
Andrino MAGLIEVAZ
Ivan BIŽACA

Dizajn:
A. VUNIĆ

Telefon:
+38598304793

Grafička priprema:
A. Vunić

Fotografije:
A. Vunić, B. Purić, L. Jurjako,
M. Kronja, J. Sokolić, Franko Neretich

Lektor:
B. Purić
A. Vunić

E-pošta:
pomorac@mac.com

Tisak: ARCA d.o.o. za grafičku djelatnost,
trgovinu i usluge, A. Stepinca 11,
35400 Nova Gradiška

List izlazi povremeno.

IBAN:
HR32 2340 0091 1104 6389 8

UVODNIK

Dočekali petu godišnjicu!

Prošlo je točno 5 godina od osnutka Kluba pomoraca u Malom Lošinj. Danas možemo s ponosom reći da smo se profilirali kao ozbiljan Klub koji pruža svojim članovima zadovoljstva druženja. Što kroz "manjade", što preko aktivnosti na različitim djelatnostima.

Pred Vama je dragi naši čitatelji jedan od tih ostvarenih snova, list "Pomorac", kojime se predstavljamo. Naravno u njemu nisu obuhvaćene baš sve naše aktivnosti u proteklom razdoblju, no vjerujem da će ovo biti dobar putokaz za daljnji rad.

U ovom broju smo se posebno osvrnuli na različita predavanja vezana za novu tehnologiju, pomorsku sigurnost i baštinu. Niz eminentnih predavača našim je sugrađanima ali i posjetiteljima otoka predočilo povezanost čovjeka s morem i sigurnosne situacije koje iz toga proizlaze.

Pokrenuli smo Regatu pasara na vesla koja već treću godinu razvija ljubav prema veslanju. Male barke, koje su stoljećima odoljevale zaboravu, zahvaljujući otočnim brodograditeljima koji su uvijek nanovo gradili i samim time održavali tradiciju postojanja. Regate su se održavale i prije, što možemo vidjeti iz stare snimke koja nam je bila nadahnuće - stranica 18. i 19.

Ribari su pomorci. Naš dragi suradnik, Branko Šuljić, novinar i publicist koji je puno pisao o pomorstvu, ribarima i sportskom ribolovu na Lošinj potakao je pitanje ribara pomoraca i riječnog brodarstva što možete čitati na 24. stranici.

Sindikata pomoraca Hrvatske poslao nam je zanimljivu temu o Prvom časniku palube "čifu" - ženi sa Turskog broda. Inspektori sindikata pomoraca i ITF-a rutinski obilaze brodove i obavljaju inspekcijske poslove vezano za svoju domenu.

Posebno nam je zadovoljstvo po prvi puta objaviti fotografiju željeznog broda "Flink" koji je napravljen u Malom Lošinj od brodograditelja Nikole Martinolića. Zahvaljujemo kolekcionaru s našeg otoka koji živi u Americi, Franku Neretichu na istraživačkom radu i ustupanju fotografije.

Za sve učinjeno u proteklih pet godina moramo se zahvaliti onima koji su nas bezrezervno podržali; Gradu Malom Lošinj, Turističkoj zajednici Grada Malog Lošinja, Lučkoj upravi, Lošinjskoj plovidbi, Erste banci, Cafe bar "Bueno", "Gromača"- Belej, "More"- Mali Lošinj, "Garmožaj" iz Nerezina i svim Ribarima sa Lošinja i hrvatskog Jadrana. Takodjer velika hvala svim članovima i obiteljima Kluba pomoraca Lošinj.

*"Slobodaru ti ćeš uvijek voljet more
jer ono je odraz čovječne nutrine..."*

CHARLES BAUDELAIRE, "Les Fleurs du mal"

Anton Vunić

Povodom pete godišnjice Kluba pomoraca Lošinja, razgovaramo s dvojicom dosadašnjih predsjednika kluba...

PETA GODIŠNJICA KLUBA POMORACA



Renato Dudić
(prosina 2010. - ožujak 2012.)

Renato Dudić rođen je 1965. godine, završivši u rodnom Malom Lošnju Pomorsku školu. Nakon kadeture upisao je studij nautičkog smjera na Pomorskom fakultetu u Rijeci, gdje je 1990. godine stekao zvanje diplomiranog inženjera pomorskog prometa. Plovio je na brodovima "Lošinjske plovidbe" i onima stranih kompanija, postavši 1994. godine kapetanom duge plovidbe. Nakon iskrcaja radio je u Lučkoj kapetaniji, a od 2002. godine predaje u Srednjoj školi u Malom Lošnju.

* *Kako je pokrenut lošinjski Klub pomoraca?*

- Inicijativu za formiranjem kluba dao je entuzijast Anton Vunić i pozvao me da se uključim. Prva, neobavezna druženja, koja su prethodila osnivanju kluba, održana su u nautičkom kabinetu Srednje škole, a kada se okupila nešto veća skupina ljudi, odlučili smo utemeljiti klub. Najprije smo razmišljali o osnivanju udruge kapetana, pa smo odlučili to

proširiti i na časnike, da bismo potom zaključili da treba uključiti sve pomorce. Osnivačka skupština održana je 28. prosinca 2010. u restoranu 'Poljana'; bilo nas je 35 pomoraca i ribara. Izabrana su radna tijela i počeo je proces registracije udruge, dovršen u veljači 2011. godine, pa smo otvorili žiroračun kluba i izradili logotip.

* *Koji su bili prvi koraci Kluba?*

- Prve sastanke održavali smo u prostoriji tvrtke 'Avix digital' Antona Vunića i u Školi, počeli smo s uclanjivanjem zainteresiranih, otvorili internetski portal u obliku foruma, zamišljenog kao veza između članova na moru i kopnu. Izradili smo članske iskaznice, održali desetak sastanaka-druženja. Kao predsjednik sam, s tajnikom Vunićem, sudjelovao u radijskoj emisiji 'Pomorska večer' 6. lipnja 2011., snimanoj u Klubu pomoraca u Rijeci, što je bio prvi značajniji medijski nastup kluba. Krenuli smo u druge

aktivnosti, poput predavanja o torpedu koje je u prosincu 2011. održao dr. Dinko Zorović, a istoga dana počeli smo sada već tradicionalno druženje pomoraca u crkvi sv. Nikole, zaštitnika pomoraca. Logistički smo pomogli u osnivanju Kluba kapetana na Rabu, dostavivši im dokumente koji su im bili potrebni - neki njihovi članovi su i naši pridruženi članovi.

* *S kojim problemima ste se susreli?*

- Jedan od prioriteta bio je dobivanje adekvatnog prostora, jer smo smatrali da zbog pomorske tradicije Lošinja to zavređujemo. Tu je bilo problema, jer smo imali stalna obećanja koja nisu bila realizirana. U međuvremenu je zatvorena tvrtka 'Avix digital', prostor je vraćen Gradu, koji nam je do daljnjega ustupio prostor. Nešto prije mog odlaska s mjesta predsjednika, počeli smo s aktivnostima obilježavanja 50. godišnjice stradavanja učenika kod Trstenika. Dao sam ostavku 30. ožujka 2012. godine, prvenstveno zato što nije realiziran cilj dobivanja većeg prostora, ali i zbog manjih zdravstvenih tegoba, te nedostatka slobodnog vremena. Možda je trebalo nastupiti agresivnije; uvidio sam da to zahtijeva puno više vremena i angažmana od onog kojega sam ja mogao izdvojiti.

* *Ostali ste uključeni u rad kluba?*

- I dalje sam u Upravnom odboru, aktivan sam koliko mogu. Mislim da su u prve dvije godine postavljeni dobri temelji, a u prvim godinama uspjeli smo ukrcati neke mlade pomorce, upoznavši ih s kompanijama na kojima plove građani Lošinja.

Razgovarao: Bojan Purić



Robert Marušić
(travanj 2012. - danas)

Robert Marušić rođen je 1956. godine, nakon završene Pomorske škole u Malom Lošinj, te Više pomorske škole u Rijeci (1980.), započeo je pomorsku karijeru, položivši kapetanski ispit 1983. godine. Plovio je na brodovima "Lošinjske plovidbe", te je široj javnosti postao poznat 1991. godine kao zapovjednik trajekta "Marina" kojim je iz opkoljenog Dubrovnika na sigurno izvukao dvjestotinjak djece, žena, staraca i bolesnika. Poslije rata plovio je na stranim brodovima, a od iskrcaja 2011. godine radi kao lučki pilot i voditelj pomorske agencije "Lošinjske plovidbe" u Malom Lošinj.

*** U kojim okolnostima ste postali predsjednik Kluba?**

- Uključio sam se u klub od prvog dana. Dok sam bio na godišnjem odmoru, na radiju sam čuo za osnivačku skupštinu kluba, te sam se odazvao pozivu zaključivši da se mogu uključiti. Kako to biva, na osnivanju nas je bilo više nego što nas je sada u klubu. Kada je Renato Dudić 2012. godine iz privatnih razloga

odustao od mjesta predsjednika, a ja se u međuvremenu iskrcao s broda, kolege su me predložili za predsjednika i izabrali me na skupštini.

*** Koje su bile vaše prve akcije nakon imenovanja?**

- Klub je već bio oformljen i afirmiran, održavši neke aktivnosti, poput predavanja i radionica. Prva akcija po mom imenovanju, iako je ideja bila ranija, bila je obilježavanje godišnjice pomorske nesreće đaka kod Trstenika. Proteklih godina održali smo po 4-5 raznih predavanja o povijesti Lošinja, većim povijesnim događajima u kojima su sudjelovali Lošinjani, a također i o budućnosti - o elektroautomobilu, te korištenju Sunčeve energije.

*** Posebno mjesto u radu Kluba zauzima veslačka regata.**

- Razgovarali smo o obnovi lošinjske pomorske tradicije, jer ispada da se ovdje o pomorstvu najmanje govori, a s razvojem pomorstva počeo je i razvoj Lošinja. Tako smo došli na ideju održati regatu, pronađena je i fotografija nekadašnje regate u lošinjskoj luci, te smo 2013.

godine krenuli u organizaciju i traženje sponzora. Prva regata bila je više simboličnog karaktera, a već druga bila je prava natjecateljska. Tada smo imali i javljanje uživo u program Radio Rijeke. Ove godine održali smo treću regatu, unatoč velikim problemima zbog proloma oblaka. Sudionici - veslači i vlasnici barki sami se javljaju za nastup i s odazivom nema problema. Time smo, u malome, obnovili jednu lošinjsku tradiciju.

*** Kako vidite aktualni trenutak kluba?**

- Nismo velik klub, s obzirom na to da nas je četrdesetak, a na Lošinjima ima puno više pomoraca. Uz raspravu i zabavu, redovno se okupljamo i sve što radimo usmjereno je prema povećanju broja članova. Međutim, vlada neka apatija. Ima nekih pokušaja, poput nazivanja jela prema lošinjskim kapetanima, ali to lošinjsku pomorsku tradiciju ne reklamira dovoljno, kao što to čini Julijano Sokolić objavljivanjem knjiga. Naravno, obaveze članove onemogućuju jaču promociju, ali mislim da smo prisutni u javnosti. Tome ide u prilog i ovaj list kojeg objavljujemo povodom pete godišnjice kluba i nadam se da će postati tradicionalan.

*** Zbog čega je malo mladih u klubu?**

- Svako toliko pojavi se poneki novi član, no trebalo bi ih biti više, pogotovo onih koji tek kreću na pomorske staze - mislim da kod mladih postoji strah od obaveza u klubu. Ipak, treba uzeti u obzir da smo strukovna organizacija i da je mnogo ljudi često odsutno. Naglašavam da smo otvoreni i za ribare, jer imamo razne članske statuse. Ne znam što još možemo učiniti da se uključi više mladih - na kraju, sve ovo ostaje njima.

Razgovarao: Bojan Purić



Nikola Badurina
redovan od/since: 2013.
Nerezine



Sanjin Badurina
nominalni od/since: 2013.
Rab



Alfred Baumgarten
redovan od/since: 2015.
Mali Lošinj



Ivan Bižaca
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Nikola Borić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



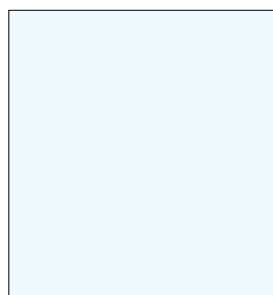
Gianni Budeša
redovan od/since: 2013.
Veli Lošinj



Mihael Desanti
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Renato Dudić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Luigi Dujmović
redovan od/since: 2013.
Savona, Italy



Goran Franulović
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Ivan Gospić
redovan od/since: 2012.
Mali Lošinj



Marijan Grubješić
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Lucio Jurjako
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Ino Kajdić
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Djego Kamalić
nominalni od/since: 2011.
Cres



Ivan Kapović
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Klaudio Kučić
redovan od/since: 2013.
Cres



Darko Kučić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Nedjeljko Kuzma
počasni od/since: 2011.
Rijeka



Jovo Lakić
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Dragan Lazarić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Andrino Maglievaz
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Dinko Malnar
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Ivan Martinović
redovan od/since: 2014.
Veli Lošinj



Robert Marušić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Marijan Matković
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Anđelo Mihaić
redovan od/since: 2014.
Mali Lošinj



Damir Mužić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Bela Nadj
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Nedjeljko Škapul
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Žarko Orlić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Dejan Pavkov
redovan od/since: 2012.
Mali Lošinj



Raymondo Prag
redovan od/since: 2012.
Southampton, NY



Boris Rukonić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Branko Rukonić
nominalni od/since: 2012.
Nerezine



Ivan Saganić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Rajko Saganić
redovan od/since: 2015.
Mali Lošinj



Gianino Saganić
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Mladen Sobol
redovan od/since: 2012.
Mali Lošinj



Julijano Sokolić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Lino Sokolić
redovan od/since: 2013.
Nerezine



Elio Sučić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Zvonko Šalov
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Nenad Šimičić
počasni od/since: 2012.
Rab



Zoran Tomić
redovan od/since: 2013.
Mali Lošinj



Mladen Vlakanić
redovan od/since: 2012.
Mali Lošinj



Anton Vunić
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Ferdinand Zorović
redovan od/since: 2011.
Mali Lošinj



Dinko Zorović
redovan od/since: 2012.
Mali Lošinj



Mario Zorović
redovan od/since: 2015.
Mali Lošinj

IZ DNEVNIKA

Događanja 2010. - 2011.

Tokom tri prethodne godine pomorci Lošinja i Cresa potakli su inicijativu za formiranje Kluba pomoraca na otoku Lošinj. Prvi sastanci su bili održani nautičkom kabinetu Srednje škole u Malom Lošinj tokom mjeseca studenog i prosinca 2010. godine.

Formiran je Inicijativni odbor i pripreme za osnivanje Kluba pomoraca na Lošinj su počele. A. Vunić je stupio u kontakt s udrugom Kluba pomoraca iz Labina koja je poslala tiskani uzorak svog Statuta na kojem je zatim kao osnova razrađen i napravljen Statut Kluba pomoraca Lošinja i Cresa. Klub pomoraca Lošinj/Seamen's Club Lošinj osnovan je na osnivačkoj Skupštini 28. prosinca 2010. gdje je bilo 35 prisutnih pomoraca i ribara.

Na skupštini je prihvaćen Statut, izabran su radna tijela i započeo proces registracije koji je završio 8. veljače 2011. dopisom Državnog zavoda za statistiku. Nakon toga otvoren je bankovni račun.

Izrađen je pečat, zastavica i tabla sa logom Kluba.

Klub je prijavljen na adresi V. Gortana 65 koju je privremeno ustupio na korištenje obrt Avix digital.

Po registraciji započelo je učlanjivanje svih zainteresiranih pomoraca.

Otvoren je portal **HYPERLINK** "http://www.klub-pomoraca.hr/"www.klub-pomoraca.hr zamišljen za sada kao forum. Napravljane su Članske iskaznice. Održana su 4 druženja članova i to

dva u Smrečju na Punta križi kod domaćina Branka Rukonića (10. svibnja i 8. srpnja, i dva u restoranu Poljana u Malom Lošinj (9. rujna i 6. prosinca). Nastojalo se uskladiti termine druženja s godišnjim odmorima naših članova.

Predsjednik Kluba pomoraca Lošinj R. Dudić i tajnik A. Vunić sudjelovali su u emisiji Pomorska večer Hrvatskog radija emitirane iz Kluba pomoraca Grada Rijeke dana 6. lipnja 2011.

sa osnivačke skupštine Kluba pomoraca Lošinj održane dana 28. 12.2010. god. U Malom Lošinj

Prisutni: Marijan Matković, Renato Dudić, Žarko Orlić, Lucio Jurjako, Robert Marušić, Andriano Maglievaz, Ivan Kapović, Srdan Glavan, Rudolf Ivković, Atila Gršković, Ivan Saganić, Mladen Sobol, Redžić, Luka Tommasini, Dorian Bravarić, Jakša Šain, Rajko Saganić, Ivo Saganić, Mladen Sobol, Mirko Debelić, Daryl Čović, Ivan Bižaca, Marijan Saganić, Danilo Ivković, Aldo Lazarić, Dinko Malnar, Ivan Gospić, Jure Miočić, Guerinio Letić, Darko Milišić, Silvano Budinić, Julijan Sokolić, Silvio Mužić, Alen Mužić, Darko Kučić, Anton Vunić.

Prisutnima se obratio Anton Vunić u ime Inicijativnog odbora, te ih upoznao sa obavezom usvajanja Dnevnog reda prije početka radnog dijela Skupštine. Zbog navedenog u ime Inicijativnog odbora predlaže sljedeći

- Dnevni red:
1. Pozdravni govor Anton Vunića u ime inicijativnog odbora
 2. Zašto osnovati Klub – trakti povjesni razvoj pomorstva na Lošinj – iznosi Julijano Sokolić.
 3. Donošenje Odluke o osnivanju Udruge.
 4. Izbor zapisničara.
 5. Izbor dva ovjersvatelja zapisnika.
 6. Izbor Radnog predsjedništva i predsjednika r.p.
 7. Usvajanje STATUTA Udruge
 8. Izbor organa upravljanja Udruge.
 9. Upravni odbor (5) članova plus 2 zamjenski člana.
 10. Nadzorni odbor (3) člana plus jedan zamjenski član
 11. Izbor Tajnika Udruge
 12. Izbor Blagajnika Udruge
 13. Donošenje Odluke o davanju ovlaštenja za zastupanje Udruge
 14. Donošenje Odluke o pokretanju postupka za upis u registar Udruga
 15. Druženje

Ad-1. Pod ovom točkom g. Anton Vunić upoznao je sve prisutne kako je došlo do pokretanja inicijative za osnivanje Kluba. S time u vezi naveo je pripreme za osnivanje Kluba pomoraca Lošinj su počele prije cca tri godine, te nakon sakupljanja svih potrebnih informacija, danas smo došli do točke gdje je sve izvršeno da bi se ovakav jedan klub mogao

Ad-2. Pod ovom točkom g. Julijano Sokolić upoznao je prisutne o povjesnomrazvojejelokupnog pomorstva ovog kraja, koje je podijelio na brodogradnju kao cjelinu edukaciju pomoraca kao drugu cjelinu, pomorce kao navigatore kao treću cjelinu i jedriličarstvo kao posebni dio pomorske struke. U svom izlaganju g. Julijano Sokolić iznio je podatke kao što su početak brodogradnje, podatke o pomorcima i kapetanima koji su plovili svjetskim morima, podatke o početku i kroz povjest ovog kraja vrlo važno školovanje pomoraca te je naveo podatke o uspjesima u sportskom jedriličarskom takmičenju pomoraca krajeva. Konačno je zaključio da je povjest pomorstva i svega što se veže uz to je značajna baština ovog kraja koju treba negovati i u buduću sve više promovirati u cilju da se ne

Osnivačka skupština Kluba pomoraca Lošinj održana 28. prosinca 2010. u Restoranu Poljana u Malom Lošinj

Predsjednik Kluba pomoraca: Renato Dudić
Dopredsjednik: Lucio Jurjako,
Tajnik: Anton Vunić,
Blagajnik: Marijan Matković.
Upravni odbor:
 Renato Dudić,
 Lucio Jurjako - Robert Marušić – zamjenski član,
 Ivan Saganić,
 Ivan Bižaca,
 Dinko Malnar, Žarko Orlić – zamjenski član,
Nadzorni odbor:
 Srdan Glavan, Atila Gršković-zamjenski član,
 Julijano Sokolić,
 Andriano Maglievaz,
 Predsjednik Udruge Kluba pomoraca Lošinj je i Predsjednik Upravnog odbora Kluba pomoraca



PREDAVANJE PROF.DR.SC. DINKA ZOROVIĆA RIJEČKI TORPEDO - PRVI U SVIJETU



Mali Lošinj, 7. X. 2011. Zanimljiva tema o Torpedu kao izumu i Rijeci kao svjetskom centru u inovaciji i izradi torpeda okupila je brojne slušaoce i gledatelje svih generacija u holu Srednje i Pomorske škole Ambroza Haračića u Malom Lošinju.

Predavanje sveučilišnog profesora Dinka Zorovića, člana Kluba pomoraca Lošinj, na zanimljiv je način upoznalo prisutne sa tehničkim detaljima i problemima razvoja ove tehnike koja je u Rijeku dovela predstavnike svjetskih velesila na prezentaciju i narudbu

tada inovativnih uređaja vrhunske tehnologije.

Muzej grada Rijeke je imao otvorenu izložbu od 26. XI. 2010. do 7. IX.2011. Inače, prof. dr.sc. Dinko Zorović je jedan od autora ove izložbe.



50 GODINA OD TRAGEDIJE KOD OTOKA TRSTENIKA

DOGAĐAJ KOJI SE NE ZABORAVLJA

Trstenik, 27. IV. 2012. Članovi udruge s novim predsjednikom Robijem Marušićem i učenicima Pomorske škole prisustvovali su polaganju vijenaca na spomenik žrtvama rapskih učenika Srednje škole iz Malog Lošinja, koji su njih 15 stradali u neveri. Zajedno s predstavnicima Grada Raba vjenac Kluba pomoraca položili su učenici Dino Busanić i Stiven Beg. Stiven je nakon toga išao doma na Rab s rapskim brodom pa je time potvrđena simbolika povezanosti događaja i otoka Raba s Lošinjem. Poduži tekst se može naći u Otočkom vjesniku br. 67 gdje je zapisano svjedočanstvo Marice Morin r. Matić, jedne od troje preživjelih.

“Olujno poslijepodne 27. travnja 1962. ostat će zauvijek u sjećanju stanovnika otoka Lošinja i Raba. Orkansko nevrijeme, jedno od onih što munjevitom brzinom, snagom i nenadanošću donese strah i smrt, potopilo je i odnijelo u dubine pobješnjelog mora, nadomak Trsteniku, petnaest mladih života. Svi su oni bili učenici, tada Ekonomske i Pomorske škole,

djeca u dobi od jedanaest do devetnaest godina. Odlazili su kućama, u rodni Rab, kako bi tamo, sa svojim obiteljima, u veselju proveli prvosvibanjske blagdane. Krenuli su iz lučice Sveti Martin u drvenoj barci dugoj pet metara, vlasnika Josipa Španjola. U barku se ukrcalo i isplovilo prema Rabu deset djevojčica i osam dječaka. Od devetnaest putnika nesretne barke, spasilo se samo troje; petnaestogodišnja Marica Matić, šesnaestogodišnji Marijan Pičuljan i sedamnaestogodišnja Nataša Valovičić, učenici Ekonomske škole u Malom Lošinju. Unatoč nevremenu, organizirana je, ali sa zakašnjenjem, potraga za njegovim prijateljima iz školskih klupa. Ribarski brod Srdela spasio je Maricu Matić, hrabru djevojčicu, koja je nakon četiri sata borbe pobijedila olujno more. Uspjela je to i Nataša Valovičić. Doplivala je nakon dva sata do ribarskog broda. Ostalima nije bilo traga. More je učinilo strašno zlodjelo. Vratilo je samo jedno jedino mrtvo tijelo učenice Tereze Kordić. Stotine otočana Lošinja ispratilo je Terezu

na njen rodni Rab. Ostali su zarobljeni s otokom u srcu. Srce je otok u kojem ostaju esencije naših proživljavanja i doživljavanja. Rabljani su dočekali svoju Terezu. Bol poništava riječi. Ostale su suze. Nijemi su njima na posljednji počinak ispratili Terezu i četrnaest praznih, bijelih ljesova. “O more, more, mi te opet, eto, upoznamo, mi nemoćni ljudi pred tobom, razdirani od tebe zadanom nam novom tugom”, pjeva taknut bolom, lošinjski pjesnik Niko Pinčić In memoriam”.



PRIPREMA ZA SKUPŠTINU

ODRŽAN JE 6. SASTANAK UPRAVNOG ODBORA

Mali Lošinj, 22. III. 2012.

Dogovoreno je da se Skupština održi 30. ožujka u prostorijama Restorana Poljana.

Poziv:

Dear Sir!

As a member of our Club, The enlarged meeting of the Board in the restaurant Poljana on 17 The 3rd 2012th adopted a decision on convening the Annual Assembly for election of the Seamen's Club Losinj. Following a call for the Assembly:

According to Art. 20 of the Statute of the Seamen's Club Losinj.

CALLS

Annual Meeting of the Seamen's Club Losinj which will be held

on Thursday starting at 19 hours, 29 The 3rd 2012th in Restaurant Poljana with the following agenda:

1. Report of the President of the previous work,
2. The financial report,
3. Report of the w Board,
4. Resignation of President and electing a new President, (proposed by Robert Marusic)
5. Reelected Treasurer (John Kapovic proposal)
6. Proposal for a new member of the Steering Committee (proposal Boris Rukonic)
7. The work plan for 2012. (Marking the tragedy of Trstenik, lectures, screenings, work space, Commercial)

8 Miscellaneous
President of the Seamen's club
Lošinj
Renato Dudić
Secretary of the Seamen's club
Lošinj



2. SKUPŠTINA KLUBA, 30. OŽUJKA 2012.

OSTAVKA PRVOG PREDSJEDNIKA

Pismo predsjednika Renata Dudića:

Poštovani sudionici Skupštine, dragi članovi,

Kao što ste mi na osnivačkoj Skupštini dali povjerenje da kao Predsjednik vodim ovu našu Udrugu, tako osjećam odgovornost i obvezu da toj istoj Skupštini iznesem i razlog moje ostavke. Ukratko, razlozi su subjektivnog karaktera, dakle, oni su potpuno osobni.

Kronični nedostatak vremena, u posljednje vrijeme i zdravstvene tegobe, a činjenicu da još uvijek nismo riješili problem prostora, zatim ignoriranje gradskih vlasti glede uvrštavanja Udruge u godišnji proračun smatram i osobnim neuspjehom.

Shvatio sam da funkcija Predsjednika Udruge zahtijeva veći angažman na svim poljima nego što sam ja u ovom trenutku

spreman, te zbog svega navedenog, a sve na dobrobit Udruge i njenih članova, podnosim ostavku na mjesto predsjednika Udruge Kluba pomoraca Lošinj.

Čestitam novom predsjedniku i

želim mu mnogo više uspjeha u radu.

U Malom Lošinj, 30. ožujka, 2012. godine



3. SKUPŠTINA KLUBA

VELIKI PLANOVI U SLIJEDEĆEM RAZDOBLJU



Mali Lošinj, 19. II. 2013. Treća godišnja skupština Kluba pomoraca Lošinj se održala u utorak, 19. 02. 2013. godine u društvenoj prostoriji rektorata crkve Sv. Nikole u Malom Lošinj.

Predsjednik Kluba Robi Marušić izvjestio je prisutne članove, goste i uzvanike o radu Kluba u 2012. godini. Tajnik A. Vunić izvjestio je o financijskom stanju, a Predsjednik Nadzorne komisije Julijano Sokolić izvjestio je o regularnosti rada. Član Nadzornog odbora Srđan Glavan je dao ostavku. Jednoglasno je na dužnost je izabran novi član Mladen Vlakančić, aktivni pomorac.

Skupštini je prisustvovao gost iz Klupa Kapetana Raba, Franjo Debelić i Gradonačelnik Grada Malog Lošinja Gari Cappelli. Jednoglasno je donesen zaključak da članarina za penzionere iznosi 50 kn godišnje.

Planom za slijedeću godinu obuhvaćeni su projekti: Radionica mornarskih vještina, Predavanja članova kluba, Suradnja s medijem Otočki vjesnik, Izložba "Putevima lošinskih pomoraca" i projekcije filmova o pomorstvu, Julijano Sokolić je između ostalog govorio o bogatoj baštini zbirki i spomen obilježja Lošinja. Ovom

prilikom smo doznali da je crkva Sv. Nikole u kojoj smo održali sastanak posvećena 1857. Katarinićevoj ženi Katarini.

Gradonačelnik Grada Malog Lošinj Gari Cappelli pozdravio je sve prisutne i prigodnim govorom upoznao prisutne o želji Grada da se ustupi udruzi prostor za rad na adresi Vladimira Gortana 65. Obećao je ugovor pripremiti i potpisati za desetak dana. Podržao je rad Kluba s napomenom da zna da su namjenska sredstva Klubu od 3000 kuna za 2013. godinu mala i samo za režije ali da se veći programi koji su predloženi mogu pripremiti s Turističkom zajednicom. Posebno je naglasio Bal Pomoraca u Hotelu Bellevueu, koji smo predložili u programu za 2013. godinu.

Gost iz Raba, Debelić, upoznao je prisutne da oni ne traže od Grada Raba niti jednu kunu i da se sastaju u kafiću njihovog člana. Sve to radi nezavisnosti od aktualne politike. Anton Vunić, tajnik, u obraćanju skupu je naglasio strukovnost udruge i brigu za članove po pitanju zapošljavanja i obrazovanja, što je prioritet Kluba.

Nakon službenog dijela članovi i uzvanici su nastavili druženje u obližnjoj gostioni Chalvien na toplom domjenku uz bijelo i crno vino Vinarije Antuna Katunara iz Vrbnika koji je uz lovce članove Kluba, bio generalni sponzor.

Do slijedećeg druženja, "Manjade" uskoro!

Srdačno i dobro more!



KLUBSKA DOGADJANJA PRVA RADIONICA MORNARSKIH VJEŠTINA



RADIONICA MORNARSKIH VJEŠTINA



Pozivaju se svi zainteresirani mještani i članovi Kluba da prisustvuju radionici na kojoj će se upoznati s osnovama mornarskih vještina: izrada ukrasnih upletki i korisnih čvorova za nautičare.

Mali Lošinj, 21. III. 2013.
Uspješno je završila s radom Prva radionica mornarskih vještina. U prostorijama Kluba Pomoraca Lošinj na adresi Vl. Gortana 65, radionicu je vodio Ivan Bižaca,

bivši profesor u Srednjoj školi Ambroza Haračića koji je predmet “mornarske vještine” predavao učenicima pomorskog usmjerenja. Iako na internetu i u publikacijama postoje primjeri izrade čvorova, živi kontakt s konopom odnosno špagom, daje posebnu čar brzom učenju različitih čvorova koje možemo koristiti u svakodnevnom životu i u struci. Posebno je bilo



zanimljivo izrađivati čvorove kao što su: vrzni, pašnjak, muški, osmica i zastavni koji se mogu vrlo korisno upotrijebiti u svakodnevnom životu. Isto tako čvorovima se mogu izrađivati upletke za nosače cvijetnih aranžmana a i privjesci za ključeve. Radionica je pokazala da su osim članova kluba zainteresirani bili i mještani Lošinja pa će se sljedeće, druga po redu radionica održati u većem prostoru, javljaju iz Kluba pomoraca Lošinj.

Na slici: Miro Toić, Nataša Opačak i Marin Kraljić vježbaju izradu čvora uz prof. Ivana Bižacu.

DRUGA RADIONICA MORNARSKIH VJEŠTINA U HOTELU

Radionica mornarskih vještina održana je u hotelu “Bellevue” u Malom Lošinj. Nakon uspješne akcije prve radionice mornarskih vještina i zainteresiranosti članova Kluba pomoraca Lošinj a i mještana Malog Lošinja, išlo se na suradnju s turističkom tvrtkom “Jadranka” odnosno s hotelom “Bellevue”. Ideju koja je izložena direktorici Hotela Andrei Glavan odmah je sa zadovoljstvom prihvaćena. U prezentacijskoj prostoriji hotela “Bellevue” prof. Ivan Bižaca je mornarske vještine praktično pokazivao svim tridesetak prisutnim sudionicima radionice. Osim članova Kluba, radionici su se priključili i gosti hotela tako da je univerzalni jezik čvora bio jasan Slovencima, Talijanima i Njemcima bez simultanog prevođenja. Najmlađi sudionik, jednogodišnje dijete obitelji koja je u odsjela u hotelu sa zanimanjem je promatralo rad s čvorovima mame

i tate. Dugogodišnja članica Jaht kluba Zagreb, Ljiljana Claudius se također sa zadovoljstvom priključila izradi upletki iako je i sama nanizala podosta trofeja u ovoj disciplini mornarskih vještina.

Namjera je ove radionice bila da se u suradnji s turističkom tvrtkom promovira mornarske vještine širem krugu zainteresiranih kao što su hobbisti, nautičari, pomorci, a da bude i podsjetnik za profesionalce.





Prizivaju se svi zainteresirani mještani i članovi Kluba da prisustvuju međusobno predavanju Dinka Zorovića na popularnu temu. Ulaz slobodan.

Danas, 10. V. 2013. je prof. dr.sc. Dinko Zorović rodnom iz Svetog Jakova na otoku Lošinju održao prezentaciju pod nazivom "Stvaranje svijeta". Pred prepunom konferencijskom salom malološinske čitaonice, član

PREDAVANJE PROF.DR.SC. DINKA ZOROVIĆA STVARANJE SVIJETA

Kluba pomoraca Lošinj, Dinko je na svoj osebujan način kročio na skliski teren poimanja nastanka svijeta i ostao stoječki do kraja. Prisutni su bili ne samo članovi Kluba već i brojni posjetioči. Svi su

oni aplauzom nagradili zahtjevnu prezentaciju nakon četrdesetak minuta koliko je trajalo predavanje. Nastala diskusija otvorila je vrata za nastavak o čemu ćemo dogovoriti s autorom.



PREDAVANJE KAP. ZORANA TOMIĆA SIGURNOST NA MORU

Umirovljeni zapovjednik duge plovidbe i ex. Lučki kapetan u Malom Lošinju Zoran Tomić, održao je predavanje i prezentaciju s primjerima iz dugogodišnjeg rada

u malološinskoj Lučkoj Kapetaniji. Posjetioči su osim članova Kluba bili i gosti hotela, spasioci na moru, i ljubitelji Lošinja. Pažnju prisutnih je posebno dojmila vizualnost same prezentacije koje je osim pominjanja sigurnosti na moru i praktičnih ideja za preživljavanje

također bila obilata s podacima nesreća na moru. Iz sveukupnosti materijala izdvajamo statistiku nezgoda u Lošinjskom akvatoriju od 1991. do 2012. godine koja govori za sebe:

- Havarija: 1232
- Akcija SAR-a: 650
- Spašeno osoba: 1759
- Povrijeđenih: 187
- Stradalih: 51



VREMEPLOV LOŠINJSKOG POMORSTVA (1)

S obzirom na bogatu pomorsku povijest Lošinja i potrebu da se neprekidno izučava i prosljeđuje novim naraštajima, nikad nije odviše ponavljanje važnijih događaja i spomen na osobe koje su toj povijesti dale neprolazan doprinos. Zato će i ovaj vremeplov biti na tragu, ili bolje reći u brazdi, za prohujalim vremenima koji nemaju zaborava i čine važan dio našeg identiteta. Nastojati ću iskoristiti priliku i vratiti se kalendaru sjećanja kroz okrugle obljetnice, koje mogu ujedno biti i opomena za temeljito i trajno osvještavanje. Pa krenimo redom...

Prije stošesdeset godina, 17. siječnja 1855. Mali Lošinj je dobio rješenje o osnutku

Pomorske škole kao državne ustanove, a nakon dugih nastojanja i čak 75 godina osposobljavanja lošinjских pomoraca kroz razna privatna naukovanja koja su stekla pravo javnosti. Ta škola je proradila u prostorima ondašnje muške pučke škole na Brdini, nedaleko župne crkve Porođenja Marijina. Tu će djelovati do 1881. godine kada se seli, sa proširenim programima i više nastavnika, u općinsku zgradu u Luci, na današnjoj adresi Trga žrtava fašizma br.

6. Lošinj se nalazi pod upravom austro-ugarske carevine, a nastavni jezik je talijanski. Te godine počinju izlaziti školski programi, godišnjaci koji donose vijesti o programima nastave, diplomantima i nastavnicima, kao i godišnju kroniku važnih događanja u školi, te su dragocjeni izvor povijesnih podataka. Za vrijeme Prvog svjetskog rata dolazi do prekida nastave, koja se nastavlja nakon nastupa mira, ovog puta pod novom upravom talijanske kraljevine što će potrajati do Drugog svjetskog rata. Školske godine 1938/39. lošinjска Nautika dobiva brodstrojarski odjel, te se nastava širi na susjednu zgradu kojom se povezuje prelaznim mostom na prvom katu. U toku ratnih godina nastava se održava s manjim prekidima i u teškoćama, zbog kapitulacije Italije i dolaska Njemaca u Mali Lošinj, te povremenih bombardiranja Malog Lošinja. Nakon prestanka neprijateljstava i mirovnih pregovora Lošinj ulazi u sastav Demokratske Republike Jugoslavije, u kojoj se vrše promjene ustroja školovanja pomoraca, pa se 1948. ukida Pomorska škola u Malom Lošinjju i sa bakarskom nautikom objedinjuje u Ri-

jeci. Prof. Hofmana slijede u Rijeku malobrojni otočni učenici, a iz Malog Lošinja se prenose knjižnica i učna sredstva mnogobrojnih kabineta.

Jačanjem otočne gospodarske osnove, a pogotovo osnivanjem Lošinjске plovidbe, stvaraju se povoljni uvjeti za obnavljanje rada malološinjске Pomorske škole i ova ponovno otvara svoja vrata 10. rujna 1960. godine. Osnivanjem Ekonomske škole 1957. u Malom Lošinjju se stiču uvjeti za osnutak srednjoškolskog centra koji će prerasti dotadašnje prostore i uvjete u Luci pa Lošinjani odlučuju samodoprinom izgraditi novo zdanje za srednje školstvo na obroncima Kalvarije. Nova zgrada je bila gotova za školsku godinu 1975/76. i otad služi kako pomorskim zanimanjima tako i ostalim smjerovima, te općoj gimnaziji od 1990. godine.

Pomorska škola u Malom Lošinjju je kroz dugu povijest svojeg djelovanjem stekla veliki

ugled u svijetu domaćih i svjetskih pomorskih krugova, a mladim otočanima mogućnost napredovanja kroz više i visoke škole u pomorstvu i drugim strukama visoke profesionalnosti.

U velebnom razvitku lošinjске brodogradnje dan 13. svibnja 1875. godine ostaje zapisan zlatnim slovima. Tada je u nazočnosti cara i kralja austrougarskog Franje Josipa Prvog porinut u brodogradilištu Nikole Martinolića najveći drveni jedrenjak na Sredozemlju imenom IMPERATRICE ELISABETTA od 2500 tona nosivosti. Nikola Martinolić (1828-1888), obiteljskim nadimkom Kolonić,

najveći brodograditelj u povijesti brodograđevnog privređivanja otoka Lošinja. Nasljedio je u poslu svojeg oca Marka, koji je osnovao obiteljsko brodogradilište 1850. godine na području zamrllog toponima Sarđoćeva, približno u visini današnje upravne zgrade Lošinjске plovidbe Holdinga d.d. Iako samouk Nikola je stekao svojim uspješnim radom i ustrajnošću veliki ugled na istoč-

nojadranskom prostoru gradeći brodove ne samo za lošinjске brodarkе, već i za tršćanske, dubrovačke, kotorske i druge. Na kraju svoje bogate karijere uspio je sagraditi jedrenjake u čeliku te prvi parobrod porinut u brodogradilištima Malog Lošinja. U 37 godina djelatnog brodogradilišta Nikola Martinolić predao je brodograditeljima ukupno 65 brodova duge plovidbe.

U Malom Lošinju je 8. veljače 1836., u dobi od 62 godine starosti, umro Stjepan Vidulić (Stefano Vidulich), svećenik, prosvjetitelj i graditelj brodova. Bio je najmlađi u čuvenom trolistu sa starijim bratom Ivanom i liječnikom Bernardom Capponijem, koji su svojim nesebičnim, ustrajnim i uspješnim radom potaknuli u Malom Lošinju brodarstvo duge plovidbe. Polazio je sveučilište u Padovi gdje se osposobio u teologiji, prirodnim

znanostima i književnosti.

Stjepan Vidulić se nalazi među osnivateljima Društva za osnivanje škola (Società Istitutrice delle Scuole Pie) 1794. godine. Podučavao je i osposobljavao mlade Lošinjane za dugu plovidbu na drvenim jedrenjacima. Godine 1795. slavio je mladu misu, a 1821. postaje dekanom Malog Lošinj. Zaslužan je razvitak brodograđevne djelatnosti u Malom Lošinju. U brodogradilištu obitelji Katari-

nić 1823. naručio je drveni dvojarbolni brik od 300 tona nosivosti imenovan PRIMO LUSSIGNANO, prvi brod za duboka mora, što će ih u dugom nizu lošinjska brodogradnja izgraditi u slijedećih sedamdesetak godina. Njemu i njegovim prijateljima i zaslužnicima Mali Lošinj je postavio spomen obilježje 1882. godine u podnožju zvonika župne crkve Rođenja Blažene Djevice Marije.

U brodogradilištu Nikole Martinolića – Kolonića porinut je u more 11. ožujka 1886. godine prvi parobrod izgrađen u Malom Lošinju pod imenom FLINK. Bio je dug 31,3 a širok 4,45 metara, bruto registarske tonaže 108 tona. Ugrađen mu je kompaundni parni stapni stroj od 120 KS, proizveden kod tvrtke Bartlett & Greenham u Trstu, kojim je postizao brzinu od 10 čvorova na sat. Materijal gradnje bio je čelik, a kažu da je izgrađen od ostataka materijala iza gradnje velikog barka GANGE prethodne godine.

Dakle, vlasnik FLINKA bio je

Nikola Martinolić, a brodom je zapovjedaao njegov rođak Karlo Martinolić. Tada je osnovano prvo parobrodarsko društvo u Malom Lošinju pod imenom „Società a vapore Zara – Trieste“ i od 1886. započeo je jednom tjedno prometovati na pruzi iz Trsta preko Rovinja, Malog Lošinja, Silbe, Zadra, Skradina do Šibenika. Godine 1888. kao suvlasnica broda pojavljuje se Amalia Tarabocchia dok 1889. većinu karata (15) posjeduje Josip Tonetti iz Plomina, a zapovjednik Karlo Martinolić ima četiri karata. Ta se pruga s p.b. FLINK-om održala do 1897. Potonuo

je 1897/98, izvađen i obnovljen. Godine 1899. kupuje ga pod imenom RISORTO Paroplovidba Pio Negri i drugovi iz Šibenika

Godine 1908. ulazi u poduzeće „Consorzio di navigazione Dalmatia“ iz Trsta koje slijedeće godine postaje „Austrijsko parobrodarsko društvo na dionice Dalmatia“. Godine 1916. kupuje ga Kuzma Gamulin iz Trsta, a ovaj prodaje Paroplovidbi Bonaventura Parić u Splitu 1918. kad dobiva i novo ime VINJERAC. Od 1925. nema više podataka o brodu tako da se nezna gdje je i kako završio svoju bogatu karijeru.



KLUBSKA DOGAĐANJA

DAN OTVORENIH VRATA UDRUGE
5. lipnja od 17 do 21 sat

**KLUB POMORACA LOŠINJ
5. LIPNJA
OD 17 DO 21 SAT**

Klub pomoraca Lošinj organizira dan otvorenih vrata udruge 5. lipnja a koji se održava pod pokroviteljstvom Vlade Republike Hrvatske, uredu za udruge

OD 17:00 SATI:
PROSTORJE KLUBA POMORACA
V. GORTANA 65
MALI LOŠINJ

PROF. IVAN BIŽACA:
RAZVOJICA MORNARSKIH VJEŠTINA

PROJEKCIJA FILMA "S/S VIS" SE 1970. GODINE
AUTORA A. VUNIĆA

U 19:00 SATI:
DR. SC. JULIJANO SOKOLIĆ
"POVIJEST BRODOGRADNJE OTOKA LOŠINJA OD 1823. DO 1915."

DANI OTVORENIH VRATA

U organizaciji Kluba pomoraca Lošinj održana su događanja povodom Dana otvorenih vrata udruga (DOVU 2014), a pod pokroviteljstvom vlade Republike Hrvatske, ureda za Udruge. Sa područja Lošinja smo jedina

udruga koja se javila na poziv uz slijedeća događanja:

U 17 sati je u prostorijama Kluba na adresi V. Gortana 65 u Malom Lošinj imali radionicu mornarskih vještina koju je vodio Ivan Bižaca. Isto tako je otvorena izložba na temu brodovi Lošinjske plovidbe, a u mini muzeju smo za tu priliku pokazali brodske instrumente i



makete brodova. Malološinjska slikarica Aldina Stuparić je ustupila za ovu priliku 3 slike brodova koji su značajni za povjest malološinjske brodogradnje.

Tokom otvorenih vrata udruge do 21 sat bili su prikazivani video



isječci s broda i kopna snimatelja a tada zapovjednika Roberta Marušića. Crno bjeli film S/S VIS, snimljen na filmskoj traci 8mm iz 1970. godine autora Anton Vunića prikazan je također tokom događanja u Klubu.

Od 19 sati u Palači Fritzy je dr.sc. Julijano Sokolić prezentirao zlatno doba lošinjske brodogradnje od 1823. do 1915. nakon čega je prikazan 8 mm film Antona Vunića "Lošinjska regata 77" pred tridesetak posjetitelja.

PREDAVANJA PROF. TRENCA ELEKTROMOBILNOST

Na temu "Elektromobilnost - očekivanja i stvarnost" predavanje je u Malom Lošinj održao prof. dr. Ferdinand Trenc s Fakulteta za strojarstvo u Ljubljani.

Trenc je dugogodišnji posjetitelj Nerezina, a ovo njegovo predavanje održano je u suorganizaciji Kluba pomoraca "Lošinj" i Lošinjskog muzeja, u matičnoj muzejskoj zgradi - palači "Fritzi".

Nakon uvodne riječi "domaćice" Zrinke Ettinger Starčić, ravnateljice Muzeja,

Trenc je govorio o automobilima na električni pogon - o pogonu vozila, izvorima energije, hibridnim pogonima, udjelima vozila u svakodnevnici, upotrebi, emisijama plinova, cijenama i troškovima, dosegu vozila na električni pogon, te usporedbi električno i hibridno pogonjenih vozila.

Predavanju, koje supotpisuje i prof. dr. Matija Fajdiga, odazvalo se pedesetak mještana, a na kraju su imali prigodu postaviti pitanja prof. Trencu. Događaj je obračunjem posjetiteljima zaključio Robert Marušić, predsjednik Kluba pomoraca.

B.Purić



HIBRIDNI POGONI NA BRODICAMA

Mali Lošinj, 22.V. 2015. -Umirovljeni profesor s Fakulteta za strojarstva u Ljubljani dr. Ferdinand Trenc održao je predavanje u Malom Lošinj.

Tema predavanja u glavnoj dvorani Lošinjskog muzeja bila je "Hibridni pogoni

na malim plovilima", u neku ruku nastavak njegovog predavanja održanog na istom mjestu u studenom 2013. godine, kada je tema bila "Elektromobilnost - očekivanja i stvarnost".

Organizator predavanja bio je Klub pomoraca Lošinja, a treba reći da se dr. Trenc, stalni posjetitelj Nerezina, nedavno Lošinjanima predstavio i izložbom maketa jedrenjaka vlastite izrade, u galerijskom prostoru Kule u Velom Lošinj.



Ekspedicija na Artik

od dvije godine s ovom temom već gostovao u Malom Lošinj, s tim da je ovo njegovo predavanje, održano u glavnoj zgradi Lošinjskog muzeja, organizirao Klub pomoraca Lošinja na čelu s predsjednikom kap. Robertom Marušićem.

U ekspediciji brodom "Admiral Tegethoff" pod vodstvom Carla Weyprechta i Juliusa Payera, više od polovice posade broda činili su hrvatski pomorci, a među njima Petar Lusina (Lužina) iz Cresa i Ante Katarinić iz Malog Lošinja. Iako su morali ostaviti brod zarobljen u ledu, uspjeli su se vratiti kućama, gdje su dočekani kao junaci.

Prometovanje arktičkim polarnim



krugom moglo bi, prema riječima Smokvine, uskoro postati gospodarski zanimljivo, jer se tamošnji led otapa, a riječ je o relaciji kudikamo kraćoj od uobičajenih za prijevoz tereta od europskih do dalekoistočnih luka.

B.Purić



Mali Lošinj, 6. V. 2014. U austrougarskoj pomorskoj ekspediciji u Arktiku 1872-74. i otkriću otočja Zemlja Franje Josipa, sudjelovali su i otočni pomorci.

O ekspedicijama je govorio Miljenko Smokvina, istraživač povijesti Rijeke i okolice, koji je prije nešto manje

Kronologija jedne legende



noći 14. travnja iste godine, kada je zbog udara u santu leda, brod potonuo, pri čemu je smrtno stradalo približno 1500 ljudi, što putnika, što članova posade (ukupno su na brodu bilo 2224 osobe). Poginulo je i tridesetak osoba iz Hrvatske.

O udruzi "Titanic 100" i njenim aktivnostima govorio je predsjednik Alija Pozderac, zaokruživši time događaj, organiziran od članova Kluba pomoraca Lošinja, čiji je predsjednik Robert Marušić dao uvodnu riječ. Osim prigode za postavljanje pitanja, posjetitelji predavanja mogli su pogledati i nešto arhivske građe vezane za "Titanic" i njegovo potonuće.

Promašeno bi bilo u ovoj temi ne spomenuti da je i Lošinj imao svog stručnjaka za tragediju "Titanica" - Dragutina Čubri-



ća (1918.-1996.), pomorskog meteorologa, koji je u slobodno vrijeme s velikim entuzijazmom istraživao pojedinosti najpoznatije havarije u povijesti.

B. Purić

THIRD CLASS RATES ARE:

To PLYMOUTH, BOSTON, LONDON, LIVERPOOL and GLASGOW.	\$36.25
To GOTHENBURG, MALMÖ, CHRISTIANIA, COPENHAGEN, BERGEN, etc.	41.50
To STOCKHOLM, ÅBO, HANGÖ, HELSINKI, etc.	44.50
To BANGOR, BREMEN, ANTWERP, AMSTERDAM, ROTTERDAM, BRISBANE, CHICAGO, etc.	45.00

WHITE STAR LINE, 9 Broadway, New York

Na temu potonuća "Titanica", britanskog preokooceanskog broda potonulog na svom prvom putovanju 1912. godine, održano je predavanje u Lošinjskom muzeju.

O ovoj temi govorio je Slobodan Novković, autor dviju knjiga o "Titanicu". Predavač je pred auditorijem glavne dvorane palače "Fritzy" govorio o gradnji broda u Belfastu dovršenoj 2. travnja 1912. godine, tehničkim karakteristikama, početnim problemima (požar na brodu, jedva izbjegnuta sudar s drugim brodom pri isplavljanju u Southamptonu), poznatim članovima posade i putnicima, te o nesretnoj



KLUBSKA DOGADJANJA

VESLAČKE REGATE

Temeljem fotografije koju je daleke 1894. godine načinio prof. Ambroz Haračić, a koja prikazuje veslačku regatu u luci, održat će se regata za ovaj tip barke, tipičan za Lošinj.

Iako organizator inzistira na revijalnoj naravi regate, natjecateljske draži neće nedostajati. Nije propisan broj veslača na barci - može biti jedan ili dvojica - tek se apelira na sudionike da ne ulaze jedni drugima među vesla.

Regata kreće od drugog pontona obale Priko, prema bovi koja će biti po-

stavljena približno u razini Vele rive, a nakon okreta oko bove, cilj je kod prvog pontona, u dnu luke.

“Ove godine prije svega želimo vidjeti čime raspoložemo, a dogodine ćemo vjerojatno uvesti kategorije i pravila koja se pokažu potrebnima”, kaže Robert Marušić, predsjednik Kluba pomoraca Lošinj.

Kao svojevrсна turistička atrakcija u događanjima siromašnijem rujnu, regata je uzeta u program Turističke zajednice, koja će za trajanja regate organizirati prodaju otočnih suvenira na glavnom gradskom trgu, te nastup Lošinjskih mažoretkinja.

1. VESLAČKA REGATA

Mali Lošinj, 21. IX. 2013.

Veslačka regata, prva u planiranom nizu, održana je 7. rujna u malološinjskoj vali. Sudjelovalo je 11 barki s jednim ili dva veslača. Točno u 10.30 sati startali su zamasi vesla i mladi i stariji veslači. Ponegdje sinovi i kćeri s očevima. Živo je vodio veslač Mladen do stotinjak metara prije cilja. Međutim nije imao šanse nasuprot dvojca mladih nerezinčana koji su stigli na cilj za 6 min i 4 sek. Drugo mjesto 6minuta i 8 sekundi dok je treće mjesto imalo vrijeme od 6 minuta i 24 sekunde. Ukupno je regatno polje završilo kada je posljednja barka ušla u cilj za 13 minuta i 45 sekundi.

Na turističkom brodu Anromeda se družilo uz sardele i vino zahvaljujući sponzorima kojih nije nedostajalo.

Do slijedeće godine pripremite nove škernje i štrope!

I nakraju D. Fatuta sr. je rekao: “Nije važno biti prvi nego popiti pivo”!



početak u 09 i 30
regata u 10 i 30
zabavni program
podjela odličja
nagrade
iznenađenja

Subota
7. rujna
2013. g.
Uvala
Augusta
Mali Lošinj

**VESLAČKA
ROWING
REGATA**

Hvala prijateljima i pokroviteljima!

Logo of the Club Pomoraca Lošinj and other sponsors like Bureno and ERSTE.

Mladi Nerezinci Marko Vešković i Mario Živković pobijedili su na veslačkoj regati pasara u organizaciji Kluba pomoraca Lošinja...

Nadahnuti pomorskom baštinom, konkretno fotografijom veslačke regate koju je 1894. u lošinjskoj luci ovekovečio prof. Ambroz Haračić, u Klubu pomoraca Lošinja došli su na ideju organizirati regatu pasara, barki karakterističnih za Lošinj.

U luci Mali Lošinj, okupljeno je dvanaest pasara, s po jednim ili dva veslača, a najuspješniji je bio dvojac iz Nerezina. Drugo mjesto pripalo je Mladenu Vlakančiću iz Malog Lošinja koji je veslao sam, a treći su bili otac i sin, Dragomir i Mladen Fatuta iz Malog Lošinja.

Priznanje kao najmlađi veslač dobio je



Ivan Glavan.

Pokrovitelj, Turistička zajednica Malog Lošinja, osigurao je simbolične nagrade za sudionike, koji su se nakon nimalo laganog natjecanja zadržali u ugodnom druženju. Nastupile su, plesnom točkom kraj pozornice na trgu, Lošinjske mažoretkinje pod vodstvom Ljerke Janković. Organizatore i sudionike poslužile su vremenske prilike - bio je to još jedan u nizu pravih ljetnih dana na Lošinj, pa je broj gledatelja u luci bio popriličan. Nema razloga da organiziranje regata (ponovno) ne prijeđe u praksu, što je i najavio Robert Marušić, predsjednik Kluba pomoraca Lošinja.



2. VESLAČKA REGATA



I u konkurenciji mlađih veslača u naponu snage, Ivan Vuljan pobijedio je na II. veslačkoj regati pasara održanoj u Malom Lošinj u organizaciji Kluba pomoraca.

Nakon lanijske regate, prve po obnavljanju stare lošinjske tradicije, ovogodišnja je regata organizacijski bila dotjeranija, a natjecanje je podijeljeno u dvije kategorije.

Najprije su veslali pojedinci, na pasarama do 4,3 metra duljine, a od njih šest, na relaciji duljine približno 600 metara u luci



Mali Lošinj, Vuljan je bio uvjerljivo najbrži, veslajući na barci "Bambuja" vlasnika Gorana Franulovića. Drugo mjesto pripalo je Mladenu Vlakaniću, a treće Ivanu Kapoviću.

U regati pasara preko 4,3 m duljine, na kojima su veslali parovi, njih devet, u neizvjesnoj borbi pobijedili su Nerezinci Marko Vešković i Mario Živković, na pasari "Ani", izgrađenoj ove godine, po uzoru na stare pasare. Drugo mjesto prepustili su iskusnima Korinu Stupariću i Mladenu Kuljaniću, a treći su bili mladići Nikola Jerolimić i Ilan Lupić.

Održano je i "finale" - s po dva najbolja pojedinca i para, a brži od glavnih konkurenata, Veškovića i Živkovića, bio je apsolutni pobjednik Ivan Vuljan. Treći su bili Stuparić i Kuljanić.

U natjecanju su prevladavali muškarci, ali bilo je i ženskih posada - u pojedinačnoj konkurenciji Arlen Abramić, a u parovima Petra Petrinić i Sara Badurina.

Nagrade najuspješnijima na pozornici na glavnom trgu uručio je kap. Robert Marušić, predsjednik Kluba pomoraca Lošinja.

3. VESLAČKA REGATA PASARA



žine preko 4,3 metra.

Od šest pojedinaca na manjim pasarama, najbrže je od prvog pontona u luci do Vele rive i natrag dovelao mladi Leo Kordić na barci oznake ML 92, drugi je bio Mladen Kuljanić (ML 3398), a treći lanijski pobjednik, iskusni Ivan Vuljan (ML 652).

Na izazovnoj regati u većim pasarama okušalo se osam parova; najbrži su bili Josip Magašić i Ivan Jerman iz Velog Lošinja (barka ML 1931), nakon njih Michael Nikolić i jedina sudionica regate Sara Badurina (ML 269), a treći su bili otac i sin, Dragomir Fatuta i Mladen Fatuta.

Bila je ovo treća veslačka regata u organizaciji lošinjskog Kluba pomoraca, koji je time nastavio davnu tradiciju natjecanja izrađivača i veslača pasara u lošinjskoj luci.

Bojan Puric / www.otoci.net



Po vrlo jakoj kiši u luci Malog Lošinja održana je veslačka regata pasara u organizaciji Kluba pomoraca...

Najprije su veslali pojedinci na barkama do 4,3 metra dužine, a potom su, po pravom prolomu oblaka zbog kojeg se s obale razbježala gotovo sva, do tada brojna publika, veslali dvojci na barkama du-



PIŠE PROF. DR.SC. DINKO ZOROVIĆ

KAKO JE LIJEPO BITI NASTAVNIK U POMORSKOM ŠKOLSTVU...

Kao svakog učitelja/nastavnika, čeka te nekoliko pršuta godišnje od roditelja lošijih đaka, podosta boca maslinovog ulja (ne samo od roditelja slabih učenika), pa u proljeće više polovica janjaca, pa često koji zubatac, podlanica, lignje... A nastavnika pomorskog učilišta k tome pripadaju brojne šteke cigareta, viskija, pa besplatni prijevoz na putničkim linijama, ručkovi i večere na brodu, besplatna kružna putovanja za cijelu obitelj, pokloni pomoraca...

Umišljam si da mogu govoriti o "nastavniku u pomorskim učilištima" jer mi je prvi posao, još kao apsolventu, bio u pomorskoj školi, pa nakon poduzetog prekida ponovno tridesetak godina (do umirovljenja) u pomorskom školstvu, od Pirana do Kotora, bilo kao recenzent, nastavnik, mentor... pa sa skokovima na pomorska učilišta na drugu stranu Jadrana – bar kao popravljlač satova...

Razočarati trebam aspirante za nastavnike u pomorskim učilištima: izneseno gore u prvom odlomku više ne vrijedi. Barem ne zadnjih trideset godina.

Ali zato barem zauvijek vrijedit će ona: đaci dobro znaju – jer imaju dobrog nastavnika. Ništa ne znaju: magarci jedni, imaju tako dobrog nastavnika, a oni neće da uče. Dakle: nastavnik je uvijek dobar.

I ponovno razočaranje: zadnjih petnaestak godina i đaci ocjenjuju nastavnike. Ako ti je prosjek njihovih mišljenja loš – pakiraj kofer, prihvati se uzgoja puževa!

Tvrdim (da li meritorno?), da je nastavnički poziv najteži. U tome sam se razišao s bivšim župnikom Nerezina koji je tvrdio da je svećenički poziv najteži. U sadašnjoj konstelaciji moći u Hrvatskoj – morao sam prihvatiti njegovo, ali smo se složili da je moje zanimanje na drugom mjestu.

Pokušat ću usporediti "težinu" nekih zanimanja; ne fizičku već moralnu.

Počet ću sa svećenikom: on svakome želi dobro. Svakom pomaže. Svakom oprašta i najteže grijehe. Da je ne znam koliko neki čovjek loš – svećenik po svojem pozivu – pokušava ga privući na pravu stranu. I on je doista dobar čovjek. Za svakoga.

Pogledajmo liječnika: svakog liječi, svakom pomaže. Ranjenog zločinca spašava. I svatko ga voli. Svi mu se dive, poštuju.

A sva paleta proizvodnih zanimanja, od radnika, tehničara, inženjera? Svi oni nešto proizvode za našu korist; opću ili pojedinačnu. Svi nam oni pomažu. Zahvalni smo im.

Ponekad se ljutimo na administraciju. Ali i oni žele svima i u najkraćem vremenu pomoći. Uvjetno rečeno – i oni žele svima pomoći. Ponekad nam se pojedinačno ne

svidaju njihove odluke, no šire gledano za zajednicu čine dobro. Dakle i oni su uvijek dobri ljudi.

Pogotovu cijenimo odvjetnike: pomažu nam u našim sporovima, zahtjevima. Čak za zlikovce nalaze dobru riječ, i njima pokušavaju smanjiti krivnju, skratiti duljinu pritvora. Dakle i oni su dobri ljudi.

Ne može se mrziti sudce. Da, oni presuđuju – nekad i drakonske kazne. No oni ne sude po svojoj procjeni, po svojem poimanju pravičnosti. Oni sude po zakonu. A zakone donosi Sabor, ne sudci. Prema tome i oni su O.K.

A nastavnici? Namijenjena im je uzvišena zadaća: odgajaju i poučavaju mlade. I tu bi bilo sve dobro; no nakon toga slijedi ocjenjivanje njihova uspjeha i vladanja.

Zamolio bih svakog čitaoca da se mentalno postavi u ulogu nastavnika u razredu s dvadesetak učenika od 12 godina pa nadalje. Želi ih što više naučiti, što više im toga predati, a oni u pubertetu, naponu snaga (da li i razarajućih?)... Suvremena nastava očekuje što aktivniji pristup slušalaca, nastavnik što manje iznosi činjenice, učenici da što više zaključuju. Koliko vremena, u najboljem slučaju, to odnosi? A programi su sve obilniji.

Nastavnik predaje, uči učenike i nakon toga ih ispituje, provjerava njihova znanja, koliko su gradiva usvojili. Ocjenu donosi on sam, po svojoj savjesti, nahođenju, uvjerenju. A da li je ta ocjena uvijek ispravna? Ako puše jako jugo i ako su toga dana učenici posebno razdražljivi, osorni i nepažljivi? Ne mogu se koncentrirati?

A kakve će biti ocjene jednog nastavnika ako je gripozan? Ako ju/ga je muž/žena naljutila? Ako je gladan? Ako mu je zima/toplo? Da li će sve takve ocjene biti ispravne? A ocjene se pišu u Dnevnik, Prijavnicu, Indeks. Naravno da se od nastavnika očekuje da bude maksimalno pravičan, neovisan o svemu i svačemu oko sebe i učenika. A da li je to uvijek moguće? Pa nastavnik je samo čovjek. On "daje" i on "ocjenjuje" dobiveni rezultat. Slično onom: Kadija te tuži, Kadija te sudi! On jedini. Kako svi dobro znamo da nastavnik nije nepogrešiv; svatko se – s pravom – o njemu kritički odnosi i ovisno o svom trenutnom stanju ocjenjuje nastavnika dobrim ili lošim. U prvom redu su na nastavnike kivni učenici. Rijetke su iznimke da će oni reći da nisu dovoljno znali; uvijek (ili skoro uvijek) nastavnik ga je nešto "preteško" pitao, pitanje je bilo loše postavljeno, nastavnik je želio da ga sruši. Na nastavnika su mnogo puta bijesni odrasli; ta on je zločest, zlonamjeran, nesposoban, previše traži a malo daje... Odrasle treba i razumijeti, ta učenik mu je sin, nećak, brat... A da li doista nastavnik može biti uvijek pravičan?

Pojam "pravičnosti" je Platon prije par tisuća godina pokušao u svojoj "Državi" raščlaniti. Nije daleko dogurao (bar su takva moja promišljanja). Ni dandanas ne možemo postaviti neke čvrste

granice pravičnosti. Ne mogu to ni vodeći naši ljudi, birani političari. Pogledajmo u 19:00 sati "Dnevnik". Pa kako može onda biti pravičan naš mali, skromni nastavnik?

Da li postoji rješenje da svi budu zadovoljni? Da li smanjiti program i na ispitivanjima od učenika manje tražiti? Da, ocjene će biti bolje, učenici i roditelji bit će zadovoljni. A što je s rezultatima na radu koje će kasnije obavljati? I to cijeli radni vijek! S takvim djelatnikom neće biti zadovoljan poslodavac, ni njegova okolina, a niti cjelokupno društvo kojemu je potreban njegov rad.

U pomorstvu se stvari dodatno kompliciraju prirodom radne sredine. Brod je autonomna jedinica za sebe koja "djeluje" na dalekoj pučini mora bez fizičkog kontakta s okolinom koja bi mogla pomoći. Strojeva ima i na kopnu, no za njihovo održavanje uglavnom se angažiraju posebne specijalizirane radionice. Posebno se traže u slučaju kvarova. A na moru? Sve radi jedino posada, mnogo puta u jako njihajućim uvjetima. Za popravak cjevovoda na kopnu se koriste specijalizirane radionice, za požare vatrogasce... i tako redom. A na moru sve to radi samo posada. Na kopnu su ambulante i liječnici za bolesne. Na brodu to radi drugi časnik, kojemu možda još ni brada ne raste... Brodovi putuju svim morima Svijeta, mnogo puta mijenjaju zastave s desne strane jarbola, češće negoli gaće. A tko radi s agentima, policijama, carinama? Posada i jedino posada. Na kopnu su za to na raspolaganju divizije špeditera, carinika... Sve novonastale pravne probleme na brodu rješava posada. Na kopnu su, međutim, uvijek pri ruci odvjetnička društva. Nabavka hrane, vode, goriva, maziva, premaza i svakakve druge logistike na brodu rješava samo posada. A na kopnu? Na raspolaganju su nebrojene službe.

U ovom nabranjanju nisam spomenuo navigaciju, vođenje broda iz točke A u točku B. Dandanas je to mnogo jednostavnije nego što je to bilo nekada, međutim problemi s administracijom koje nameću uvjeti sigurnosti (da li uvijek opravdano?) postaju prezamorni.

E, kad sam spomenuo sigurnost – neosporno je da povećanu sigurnost uvjetuju kvaliteta djelatnici, ovi pak postaju takvima upravo proporcionalno svojom edukacijom, ozbiljnijim školovanjem i pedagoški vođenom praksom. Opet dakle - školovanjem, samo sada praktičnim.

Do eventualnih nesreća dolazi uvijek uslijed nedovoljne sigurnosti djelatnika, zanemarivanjem sigurnosnih postupaka – a ovo je upravo u funkciji njihove sposobnosti. A, reći ćete da vodim vodu na svoj mlin, no neosporno sposobnost ovisi o educiranosti radnika.

Želim usporediti veličinu eventualnih nesreća u odnosu na pojedina zanimanja. Po definiciji, svećenici ne mogu pogriješiti, stoga nema posljedica nesreća.

Greške umjetnika likovnih, glazbenih ne mogu biti značajne. Nitko od toga neće umrijeti, neće doći do zagađenja okoliša. E, grijeh riječi, bilo izrečene ili napisane mogu biti velike – no u dandanašnjim uvjetima demokracije bit će ograničene, nemogućene...

Pogreške građevinskih djelatnika, rudarskih... mogu biti značajne no, pogledajmo statistiku, i nisu tako česte.

Pogreške medicinskih djelatnika nisu brojne. Tome doprinosi činjenica da "pogreške doktora pokriva humak zemlje"; ne optužuje se tako lako medicinsko osoblje. U novije vrijeme situacija se mijenja, svjedoci smo brojnih parnica protiv njih. No budimo realni: u principu mogu onesposobiti ili izazvati smrt samo po jedne osobe.

Izgleda da je najveća odgovornost za dešavanje eventualnih teških nesreća na voditeljima prometnih sredstava. Dovoljno je pogledati stranice crne kronike: uvijek smrtnih posljedica nesreća na motorima ili automobilima. A nesreće autobusa, nažalost, izazivaju mnogo veće gubitke života. Srećom željezničke i avionske nesreće, premda s mnogobrojnim tragičnim posljedicama, statistički su vrlo rijetke. Srećom, u slučaju kvarova, iznimno loših vremenskih uvjeta... kopnena vozila jednostavno stanu. U takvim uvjetima zrakoplovi ne mogu stati, no vremena provedena u zraku su kratka, najviše kojih 10-12 sati; posada je stalno u vezi sa zemaljskim kontrolnim stanicama, avioni su konstantno praćeni radarima sa zemlje – tako da je mogućnost nesreće vrlo mala. I doista, statistički, nakon stambenih dizala, avioni su najsigurnija prometala.

Vjerojatno su u najneugodnijim situacijama plovila. Relacije su mnogo puta vrlo dugačke, duga su vremena putovanja, pomorac mora "na svojim leđima" ponijeti sav teret koji naiđe na putu. Veze s obalnim stanicama su puno, puno slabije no kod aviona, k tome obalni su organi samo savjetodavni. Na većim udaljenostima od obale zapovjednik i časnici potpuno autonomno vode navigaciju. A oni su samo ljudi, nisu imuni na pogreške.

Pritom kod pogrešaka u pravilu dolazi do onečišćenja okoliša, naknadno s negativnim ekološkim posljedicama.

Velika onečišćenja s negativnim ekološkim posljedicama do sada su se dešavala samo u slučaju iznimno snažnih hidro- i meteo-uvjeta, tektonskih poremećaja i posljedica uslijed njih. Srećom takve pojave i nisu česte.

Onečišćenja uslijed pogrešaka čovjeka srećom nisu velika. Čak niti u kopnenom ili avio-prometu. Do ogromnih onečišćenja dolazi uslijed nesreća velikih brodova, tankera naročito. Nažalost, u bližoj povijesti je toga bilo mnogo. Zamislimo što bi se dogodilo da se tanker od samo 100.000 tona isprazni u Jadransko more? Očito nikad dovoljno na polju osvješćivanja i edukacije časnika. Da li sada kratiti i osiromašivati nastavne programe, puštati slušaocima na ispitu ako znaju samo svoje ime?

Zaključit se može da treba slušaocima davati što više, predavati što više znanja. Na ispitima, pak, zahtijevati što više usvojenog znanja i provjeravati usvojene mehanizme kritičkog promišljanja i primjene u praksi.

I već je prošlo skoro 10 godina da sam u mirovini, a skoro svaku noć sanjam da ispitujem. Budim se znojao u mori: da li sam u nastavi dovoljno davao? Da li sam dovoljno zahtijevao na ispitima i tako natjeravao na više učenje i promišljanje? A što mi je najteže: da li sam krivo nekog nepravdom rušio na ispitu, natjerao ga na promjenu zanimanja – a bio bi dobar pomorac?

Pa budi ti onda nastavnik na pomorskom učilištu!

PIŠE: KAP.RENATO DUDIĆ, PROF.

Novi kurikulumi u obrazovanju pomoraca

Kurikulum (lat. curriculum) naziv je za nastavni plan i program po kojem predaju učitelji i profesori u hrvatskim školama.

Sama riječ kurikulum upućuje sve subjekte odgojno-obrazovnog procesa na to:

što se uči i zašto;

kako se uči;

kada se uči;

gdje se uči.

Nastavni kurikulum obuhvaća preciznu i sustavnu ukupnost planiranog odgoja i obrazovanja a to su cilj, zadaće, sadržaji, organizacija, metode, strategije, kompetencije te vrednovanje rezultata.

Hrvatski je nacionalni kurikulum u sklopu HNOS-a iz 2006. godine uključio sve ključne sastavnice europskih nacionalnih kurikula, nove nastavne metode, istraživačku nastavu, interdisciplinarnost, kompetencije učenika, integralno planiranje, vrednovanje rezultata.

Zbog neprestanog i ubrzanog razvoja tehnologije, sve većeg broja zahtjevnih brodova i sve većih sigurnosnih zahtjeva, budući se pomorci obrazuju u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) – Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca.

Ova međunarodna konvencija, koja datira od 1978. s većim izmjenama i dopunama 1995. i posebice izmjenama 2010. godine, govori o standardima koje moraju udovoljiti sva učilišta u kojima se obrazuju budući pomorci, a odnose se, između ostaloga, na programe obrazovanja, neophodne materijalne i kadrovske uvjete.

Zadnjim izmjenama i dopunama STCW-a 2010. godine u Manili, stvoreni su uvjeti za veće izmjene i dopune u obrazovanju pomoraca.

Osnovana su povjerenstva u sastavu nastavnika pomorskih škola, djelatnika ASO (Agencije za odgoj i obrazovanje) i ASOO (Agencije za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih), te je započeto s izradom novih planova i programa, a novi kurikulum usvojen od Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta počeo se primjenjivati od školske godine 2013/14.

za pomorske nautičare, odnosno 2014/15. za tehničare za brodstrojarstvo.

Obrazovanje pomoraca odvija se kroz općeobrazovni modul i strukovni modul a novim Planom i programom povećao se udio izobrazbe u satnici strukovnog modula kojeg čine moduli: navigacija, rukovanje i slaganje tereta, sigurnost broda i osoba na brodu, brodski pogon, komunikacije, pomorsko pravo, praktična nastava, dakle upravo onaj dio, koji je pokriven STCW-om i koji u skladu s Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca omogućuje pomorskim učilištima izdavanje potvrđnica o odslušanim programima, čime se stječu uvjeti za izdavanje ovlaštenja od strane lučkih kapetanija. Učenici su dužni odslušati programe u cijelosti, što znači da nije dozvoljen izostanak s teoretske odnosno praktične nastave, o čemu se u školama vodi zasebna evidencija.

Novim kurikulumom naglasak se stavlja na praktičnu nastavu, s ciljem da učenici, budući pomorci, budu osposobljeni kako na upravljačkoj, tako i na radnoj razini.

U tom smislu i naša škola ima moderno opremljenu učionicu sa suvremenim nastavnim pomagalicama, navigacijskim i strojarskim simulatorom, odobrenim softverima i obveznim publikacijama, a ugovori o stručno-tehničkoj suradnji sklopljeni su s Pomorskom školom Bakar, nacionalnom brogarskom tvrtkom "Jadrolinija", Domom zdravlja, te Vatrogasnom postajom u Rijeci.



Učenici završnih razreda dio praktične nastave, u trajanju od pet radnih dana, obvezno odrađuju i na školskom brodu "Kraljica mora".

PRIREDIO DR.SC. JULIJANO SOKOLIĆ

Pomorska publicistika (1)

Za ovu prigodu izabrao sam jednu novu knjigu koja je nedavno izašla u Dubrovniku, a govori o motornom brodu PERAST i njegovu stradanju u vrijeme Domovinskog rata. Autor ove sage o brodu pod naslovom VAPOR S DUŠOM je Silvio Market iz Dubrovnika, poduzetnik i pomorac brodstrojarske struke, vrstan pisac i skladatelj. Prezentacija ove slane knjige održana je 19. studenog u Dubrovniku.

Brod PERAST izgrađen je u Brodogradilištu LOŠINJ u Malom Lošinju i predan brodaru Jadroliniji iz Rijeke 26. travnja 1963. godine. To je bio putnički brod duljine 44,6 i širine 8,1 metara, a mogao je ponijeti 450 putnika. Dugo je godina održavao prugu 807 kojom su Elafitski otoci i otok Mljet bili povezani s Dubrovnikom (Gružom). Tako je ostao u sjećanjima brojnih naraštaja kojima je bio pouzdana veza sa kopnom i obratno.

Sve je bilo u redu s ovim brodom do jeseni 1991. godine dok se nije našao na meti jugovojске koja je napala dubrovačko primorje i rušila sve pred sobom. Od utorka 01. listopada PERAST se našao u pomorskoj blokadi u Slanom i napadnut od okupatorske vojske doživio veliko razaranje, posebice nadgrađa sa zapovjedničkim mostom, koji je privezan uz obalu gađan iz tenka topom od 100 mm. Opoljeni od jakog sastava jugovojске stradavaju i tri člana posade, Antun Matić, Niko Nodilo i Pero Sršen. Brod napušten od posade i stalnom metom razularene soldateske biva odvezen te nastaju dani plutanja dok ga struja nije izvukla iz slanske uvale da pluta Koločepskim kanalom. Pod okriljem noći i nevremena 19. studenog skupina specijalaca Hrvatske ratne mornarice uzela je brod u tegalj te dotegnila u luku Broce kod Stona van neprijateljskog dohvata.

Knjiga je kronika ratnih događanja oko grada Dubrovnika i otoka, pa je ujedno i dokument tijekom Domovinskog rata u ovom najjužnijem dijelu Republike Hrvatske. Puna je podataka o ljudima i neljudima, o svemu onom što se u tom prostoru dešavalo, a iznad svega prati jedan brod koji postaje simbolom ponosa i pobjede našeg naroda. Brod s dušom, brod čovjek.

Te ratne jeseni i brod Lošinjske plovidbe MARINA, koji je unajmljen od Jadrolinije, doživljava teške trenutke plovidbe između Splita i Dubrovnika, a kod Slanog doživljava i pravo vatreno krštenje, srećom bez većih posljedica.

Početkom 1992. PERAST biva dotegljen u brodogradilište INKOBROD u Korčuli. Tu ga Jadrolinija napušta u korist osiguratelja koji prodaje tako oštećeni brod tvrtki Adriana d.o.o. iz Cavtata. U kolovozu 2001. izvučen na navoz INKOBRODA kako bi se otklonila oštećenja i spriječilo potonuće broda uz

obalu. Dalje nastavljam citirati autora knjige, jer je njegov opis doista opravdao naslov VAPOR S DUŠOM.

„...nakon uvida i odluke da se neće obnoviti, stavljen je potpis na papir o odvoženju PERASTA u rezalište kraj Ploča. Mnogi su tada uzimali s PERASTA ono što se moglo uzeti i iskoristiti, jer je sve bilo ionako namijenjeno za rezalište.

Taj dan kada se PERAST zadnji put s navoza spuštao u more dogodilo se nešto čudno, čudo, koje nikom nije u brodogradilištu bilo objašnjivo kako tada, tako i sada...

Zapeo je neobjašnjivo na kosim i glatkim saonicama navoza s kojih je toliko puta prije, nakon remonta, bez problema klizio prema moru. Sve je bilo učinjeno po pravilu, no Vapor je sam sebe zakočio. I drugi put su ga povukli prema vrhu navoza, uz kosinu, i ponovno je pri spuštanju zastao na pola puta do mora. Opet su ga povukli uz istu tu kosinu, ovaj put do samog vrha, pregledali saonice, tračnice, nanos bazne klizne masti, provjerali nagib, trup broda i sve ostalo, i po treći put ga pustili da klizne...I ovaj, treći put, PERAST je zastao i to pri samom kraju saonika, što je zbog nagiba kosine, sile i mase broda, a po zakonima fizike, nemoguće !!! Ljudi su se krstili i začuđeno u sve to gledali. Oni koji su radili cijeli svoj radni vijek u brodogradilištu nisu mogli vjerovati svojim očima. To se nikada s niti jednim brodom nije dogodilo. Opet su ga povlačili prema vrhu navoza s nakanom da ga dobro pritegnu na vrhu i naglo puste, no, Jure, kao jedan od najstarijih i najiskusnijih radnika u brodogradilištu je rekao da to nije više potrebno tako činiti. Tada je PERAST bio uspet samo na dvije trećine uzduž navoza. Jure je stao ispred njegova pramca, između dviju šina, na saonice, i položio desnu ruku na sami prednji rub pramca. Na onaj dio pramca koji je toliko dugo godina doticao i rezao more u svojoj plovidbi. Ostao je tako nepomičan, glavom pognutom, nepunu minutu, da bi se potom odmaknuo sa saonica i rukom mahnuo prema čovjeku koji je bio na polugama za otpuštanje, dajući mu znak da otpusti brod u more. Bez

komentara, bez pitanja, i bilo kakvog žamora ljudi koji su tamo bili, PERAST je ovaj put polako, i bez zaustavljanja kliznuo zadnji put s navoza u svoje Jadransko more. Jure nije nikom ništa govorio nakon toga o tome, niti ga je itko išta pitao. Pošao je u mirovinu prije par godina, i tek je tada, na odlasku iz brodogradilišta rekao svom prijatelju, bez povoda, onako, iz duše:

Perast ni tija u more oni dan, jer je bija ka' čovik. Čovik koji triba nekog da mu dušu olakša pri' kraja. Pomolija san se zajedno s njim za nji' trojicu mornara i tek tada je pošao'...

Nekad, kada je ružno vrijeme i kada je posla malo, radnici u brodogradilištu se sjetili PERASTA, Jure i navoza s kojeg i prije i poslije tog događaja se nikada više to nije ponovilo.

Počnu tada opet prepričavanja, tumačenja, polovični zaključci, no uvijek na kraju takvih priča ostaje samo mistična istina viđena očima ljudi koji su taj dan bili tamo. Na kraju, što reći, osim dobro se zamisliti i sjetiti da je PERAST daleko više od plovnog sredstva, metalnog broda. Koliko god htjeli mi to prihvatiti ili ne, moramo priznati: PERAST jest VAPOR S DUŠOM...“

O tom jedinstvenom brodu, kao najjačoj kariki sjećanja djetinjstva, napisala je pjesmu

Diana Brkić, sa otoka Mljeta, BRODE MOJ – PERASTE MOJ, a uglazbio Silvio Market.

Kao da si istkan od samoga vala, siguran ploviš povrh života. Morska si čipka u rukama vjetra, blistava, sjajna, čista ljepota.

Kao da je nebo poklonilo moru najsajjniju zvijezdu iz svojega krila, pa vječno sjajiš okupan solju u društvu plavih, morskih nam vila.

I kida prova beskonačnost plavu da u po' neba i u po' mora bude. Nekad si cimom čuvao rive, a sad si zauvijek vezao ljude.

I tako se Perastova plovidba nikad feramat neće.



PIŠE B. RUKONIĆ

INDUSTRIJA CERTIFIKATA

Došlo je vrijeme kada su uvedeni međunarodni standardi, koji obuhvaćaju gotovo sve faze proizvodnje, kao i veliki dio ljudskih djelatnosti. Time se postiže visoka razina efikasnosti, usko povezano s razinom sigurnosti u vršenju neposrednih proizvodnih procesa. Razumljivo da to obuhvaća i stručnost osoba uključenih u specifične radnje, što se postiže neprestanim usavršavanjem kroz tečajeve i seminare. Kao posljedica, nastala je prava industrija proizvodnje certifikata i tečajeva, u nekim slučajevima stvarajući zabunu, jer se obuhvat pojedinih područja preklapa.

To je naročito vidljivo na primjerima u osposobljavanju pomoraca, kojima je kroz konvenciju STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) iz 1978. godine definiran standard obuke i ovlaštenja u obavljanju brodskih dužnosti. S obzirom na sve veće razlike među tipovima brodova i posebnih uvjeta u njihovom opsluživanju, STCW se neprestano prilagođava pa je revidirana 1995., te 2010. godine (Manila Amend-

ments).

Danas je svaki pomorac dužan imati odgovarajuće svjedodžbe o osposobljenosti za obavljanje svojih dužnosti na brodu, a tih je svjedodžbi svakog dana sve više i izdaju se na pet godina. Trenutno je kod nas u kapetanijama moguće ishodovati 59 različitih svjedodžbi i ovlaštenja, što pokriva sve segmente poslova u pomorskom zvanju. Postoje i dodatni tečajevi, koji se mogu obavljati na brodu kroz posebno osmišljene programe korištenjem kompjutera i to je jako dobro i služi neprestanom širenju i obnavljanju znanja u vlastitoj struci. Nadalje, postoje i interni tečajevi koje gotovo svaka brodarska kompanija ima i prilagođeni su specifičnostima koje su zadane njihovim poslovanjem. Osposobljenost ukrcanih pomoraca neprestano je predmet provjere inspekcija lučkih vlasti u čitavom svijetu, ne samo pregledom svjedodžbi, nego i realnim izvođenjem vježbi u prisustvu inspektora.

Normalno školovanje pomorskog kadra u svijetu predviđa četiri godine

srednje škole, nakon čega se praksom na brodu pomorci usavršavaju i stječu pravo pristupanja ispitima za više zvanje na brodu. Kod nas je to nešto drugačije, jer da bi se došlo do najvišeg zvanja, potrebno je imati dodatne tri godine studija (premda je odnedavno i kod nas to postalo moguće kroz skraćeni studij, a s akumuliranim stažem na brodu u relevantnoj funkciji). Dobro je što je odnedavno školovanjem u struci dio tih tečajeva uključen u školski program, ali i nakon završenog studija i dalje ostaje obaveza pohađanja tečajeva i polaganja ispita i iz najtrivijalnijih područja, kao što je temeljna sigurnost na brodu, čak i za najviša zvanja na brodu. Osim toga, takve se svjedodžbe obnavljaju svakih pet godina uz obavezu polaganja ispita. Nije jasno podiže li se objektivno na taj način razina sigurnosti i kvalitete obavljanja posla na poslu – a sve te dodatne obaveze pomoraca imaju svoju cijenu.

Svaka zemlja potpisnica dužna je svojim zakonodavstvom provesti bazična pravila zadana Konvencijom, te ako je potrebno nadograditi uvjetima koji su za tu zemlju specifični – ali nikako ispod razine pravila koja su zadana Konvencijom. Kod nas je to uvelike premašeno, pa se stječe dojam da je fokus na materijalnom aspektu kroz cijene takvih tečajeva, gubeći iz vida opravdanost i podizanje stručnosti krajnjih korisnika - pomoraca.

PIŠE L. JURJAKO: KYMA - OSOVINSKI MJERAČ SNAGE (KYMA SHAFT POWER METER)

KOTROLA POTROŠNJE GORIVA

Kyma osovinski uređaj je elektronski uređaj za kontinuirano mjerenje okret-noga momenta (torque) i broja okretaja, te na temelju tih podataka signal procesor izračunava snagu motora na osovini i ukupnu proizvedenu energiju.

Na ulaznom i izlaznom cjevovodu goriva za glavni motor, ugrađuju se elektronski mjerači protoka goriva (inlet and outlet flowmeters) te se potrošnja motora izračunava u kg/sat.

Kompiuter (display) koji se nalazi u kontrolnoj kabini i na mostu prikazuje sve podatke, i to broj okretaja, snagu motora u kW, okretni moment u kNm, potrošnju goriva u kg/hr, brzinu broda u kn, karakteristike goriva, radne sate glavnoga i pomoćnih motora, itd.

Izračunavaju se i uspoređuju podaci o efikasnosti broda - kg potrošenoga goriva prema prijedenoj milji (ship overall

efficiency) i efikasnost propulzije broda (propulsion efficiency).

Smanjenje emisije stakleničkih plinova u atmosferu (ugljkov oksid CO₂ i sumporni oksid SO₂) je jedan od glavnih postavljenih ciljeva kompanije za održivi razvoj u budućnosti, te je jedan od glavnih parametara koji se dobivaju ovim mjerenjima.

Svakodnevno se izračunava emisija sumpornog i ugljikovoga oksida u tonama, te se podaci uspoređuju na bazi određenoga putovanja ili razdoblja. Dobiva se energetska indeks (EEOI - energy efficiency operational indicator) u gram emisije ugljikovoga gnoga, sumpornoga oksida po potrošenoj toni i prijedenoj nautičkoj milji (EEOI g CO₂/ton, NM).

IMO je 17. srpnja 2009. donijela aneks MEPC.1/Circ.684, kojim je dao upute

brodarskim kompanijama za dobrovoljno uvođenje i računanje brodskega energetskega indikatora (SEEOI - Ship Energy Efficiency Operational Indicator).

"Gearbulk", kao velika međunarodna brodarska kompanija, time dokazuje da je njihovo poslovanje bazirano na održivom razvoju s istim ciljem koji je cijeli svijet postavio - smanjenje emisije stakleničkih plinova u atmosferu.



PIŠE BRANKO ŠULJIĆ

I RIBARI SU POMORCI

Sveti Nikola, kojeg smo nedavno slavili, zaštitnik je mornara. Ali, ne samo njih! Pod njegovim plaštom zaštitu i utočište, također, traže i nalaze ribari i putnici. Da, i ribari štuju omiljenog i dobrog sveca. U prigodi slavlja njegova blagdana često se čuje pitanje: a zar ribari nisu mornari? Jednako kao što me, prije puno godina, u svoj pomorački status uvjeravao čovjek koji je čitav radni vijek proveo u plovidbi Dunavom. Hrvat, rođen i odrastao na kvarnerskom otoku, dospio je u mladosti na brod riječne plovidbe i - na njemu zauvijek ostao. I, uvijek je tvrdio: „ja sam pomorac!“ Bez obzira na činjenicu što mu se u svakom trenutku plovidbe kopno nalazilo s obje strane broda a morem je plovio jedino kad se trajektom prebacivao na rodni otok, gdje je provodio godišnji odmor. Nitko mu, međutim, plovidbu nije mogao osporiti.

Kod ribara, nasuprot brodaraca, kako nazivamo ljude koji plove unutarnjim vodama, ništa nije sporno. Oni plove morem! Naši, hrvatski ribari plove uglavnom Jadranskim morem, osim onih koje su životni putovi odveli na ribarenje nekim dalekim morima i oceanima. Jadranski ribari



plove na malim i manjim brodovima, znatno manjima od onih na kakvima kruh zarađuju pomorci duge plovidbe. Naši su ribarski brodovi manji i od brodova lokalne linijske plovidbe, a uspoređivati se donekle mogu s velikom turističkom flotom.

Ribari rade na brodu, na njemu

provode veći dio života, s time što su češće kod kuće, nego „klasični“ pomorci. Na moru žive i rade, dijele praktički istu sudbinu, jedino im se poslovi na brodu ponešto razlikuju. Svaki ribar je pomorac, mora poznavati brod, more, navigaciju...

Veliki brodovi imaju brojnu posadu, zapovjedniku asistiraju prvi, drugi i treći časnik palube, upravitelj stroja ima svoju ekipu, imaju palubno i bijelo osoblje. Na ribarskim brodovima neusporedivo je manje ljudi, oni najveći imaju posadu od devet članova. Imaju zapovjednika, upravitelja stroja, imaju i kuhara, ali u određenom trenutku svi su oni ribari. Sudjeluju u spuštanju i dizanju mreže, sortiranju i iskrcaju lovine.

Drugačije je organizirano radno vrijeme. Nema gvardije kao na velikim brodovima, ponekad veći dio posade može odmarati, potom slijedi razdoblje kad su svi puni posla, u nekim vrstama ribolova brodovi su na moru 24 sata bez prekida, ponekad i tri četiri dana bez pristajanja uz obalu, neki rade samo noću, u većem dijelu dana mogu odmarati. Slobodne dane i godišnji odmor diktiraju vremenske neprilike, položaj Mjeseca, zakonski propisi... Nevažno je u kojem se dijelu godine to događa, ribari nemaju službenog godišnjeg odmora, niti ga mogu planirati. Pouzdano znaju jedino dane punog Mjeseca, kada dio njih sigurno ne radi. I lovostaji diktirani zakonskim propisima često se mijenjaju i određuju u posljednji trenutak, neposredno prije primjene.

Svu patnju rada i života na moru jednako podnose ribari i svi ostali pomorci. Trpe udare bure i valove juga, šibaju ih nevere i kiše, izloženi su vrelom suncu i zimskoj studeni. Glavnina posla obavlja se na otvorenom, pod vedrim, oblačnim ili kišnim nebom. Težak život što traži mnogo odricanja, izbjivanja od kuće

i obitelji, neprospavanih noći, ali i ljubavi prema moru i poslu s radnim mjestom na moru.

Život na brodu uvijek je bio i ostao težak, jednako na velikom preko-oceanskom, putničkom ili lokalnom trajektu, kao i ribarskom brodu. Današnji uvjeti ne mogu se uspoređivati s nekadašnjima, ali brod uvijek ostaje brod. Izložen svemu i svakome, bez



oslonca na čvrstom kopnu. Pamtim davni razgovor s ribarom koji je godinama radio na otvorenom moru srednjeg i južnog Jadrana, zauvijek su mi u sjećanju ostale njegove riječi. „Kad te ulovi nevjeme nasred mora, tko to nije doživio ne možeš mu predočiti. Valovi veći od broda, ploviš punom brzinom, a čini ti se da stojiš na mjestu. Svaki čas misliš sad će kopno, a ono se nikako ne ukazuje. Moliš se Bogu, Majci Božjoj i svim svecima, zazivaš svetoga Nikolu i svetoga Antu, jednako se ponašaju vjernici i nevjernici, zavjetuješ se zapaliti svijeću na Trsatu i platiti tri mise. Samo da se izvučemo iz ove nevolje i zakoračimo na sigurnost kopna. Teško, neopisivo teško. A čim učini bonaca sve zaboravljaš, isplovljavaš istog časa, ne razmišljaš o onome što si doživio, kakav si pakao prošao. Takvi smo mi ljudi, to je u čovjekovoj naravi.“

Živi, mrtvi i pomorci, kako je prije puno godina napisao jedan naš književnik. Osobno, uvijek dodajem – i ribari! Da, i ribari su pomorci. Nitko mi nikada neće dokazati da nisu. Posebna sorta pomoraca, mokri svakoga dana, i kad nema valova, i kad ne pada kiša.

ČVOROVI

U današnje vrijeme, uz internet i ostale moderne tehnologije, nije teško pronaći znanje i način kako učiniti nešto s konopom. To vam je nadohvat prsta, u obliku aplikacije na mobitelu ili web-stranice na ekranu smart TV-a, laptopa, tableta... Cilj ovog članka nije da vi ovdje naučite sve o čvorovima, nego da vas možda zaintrigiramo, podsjetimo na vještinu koju ste izgubili, i nauče da uhvatite konopčić u ruku, instalirate aplikaciju ili prosurfate stranicama posvećenim čvorovima.

1. Muški – jedan od osnovnih čvorova, koristi se kod spajanja dva konopa jednake debljine. Brzo se sveže, dobro drži, ali se malo teže odveže kad stisne. Može se svezati na dva načina. Jedna od varijanta muškog čvora je i ona s dvije omče, a tako mislim da svi vežemo špigete na cipelama. Kod izrade treba biti oprezan da se ne napravi ženski ili lopovski čvor, koji su vrlo slični, ali ne drže.



2. Zastavni – ime je dobio jer se koristi za zavezati, pogađate, zastavu. Koristi se za spajanje dva konopa različite debljine. Odlično drži, iako treba biti oprezan jer kad konopi nisu napeti, ponekad se može odvezati. Lako se odveže i nakon što se stisne. Ako je razlika u debljini konopa jako velika ili velika sila na čvoru, radi se dupli, trostruki ili čak četverostruki zastavni uzao. Jedan je od osnovnih čvorova i nije bez razloga čvor broj 0001 u "Ashley Book of knots".



3. Pašnjak – smatra se jednim od četiri osnovna čvora. Formira nepomičnu omču. Odlično drži, lako se odveže kad stegne, ali je malo kompliciraniji za svezati. Struktura mu je identična zastavnom čvoru, s tom razlikom što jedan kraj formira omču. Iako se smatra jednim od najpouzdanijih čvorova, ima svoje nedostatke poput toga što se omča može preokrenuti i popustiti, kao i zastavni, ako nije nategnut može se odvezati, može popustiti ako se povuče na stranu...



4. Sidreni – ako imate barku, onda imate i sidro. Kad ste posljednji put mijenjali konop na njemu? Čvor se pod silom ne steže i time se konop može slobodno kretati i okretati po prstenu na koji je svezan. Relativno se lagano odveže i nakon što pretrpi veliku silu.



5. Plutačni – jako je koristan za zavezati konop za prsten ili nešto drugo. Dobro drži, lako se odveže i najbitnije: može se svezati i ako je konop napet. Namotaju se dva ili više voja, koja drže silu i onda se završi čvor.



6. Osmica – služi prvenstveno kao stoper na kraju konopa, kako se ne bi provukao kroz prsten, koloturnik i sl. Kada nije stegnut, izgleda skladno i lijepo, te se koristi i u dekorativne svrhe. Kada se jako stisne, teško se odveže, ali ipak puno lakše od običnog čvora. Osmica je jedinstveni čvor i smatra se primarnim čvorom

zbog svoja četiri sjecišta. Postoji cijela matematička teorija oko ovog čvora - koga zanima više, na Wikipe-diji se nalaze matematičke formule i objašnjenje.






7. Vrzni – jako praktičan čvor koji odlično drži i brzo se sveže oko bilo čega. Problem je jedino što se jako teško odveže kada se stisne. Ako trebate nabrzinu zavezati nešto lagano poput pajeta, vrzni je pravi izbor, ali ako trebate zavezati plovilo na duže razdoblje, bolje je da odaberete neki drugi čvor. Postoje dva načina na koja se može svezati, ovisno o tome na što se vezuje.



8. Carrick bend – još jedan čvor koji se više i ne koristi u praksi, nego služi više kao dekorativni čvor. Prekrasno i skladno izgleda dok je raširen, a kad se stisne, čvor se preklopi i izgubi sklad i atraktivan izgled. Inače se koristi za spajanje jako debelih konopa (lancana) i sajla (kava). Kod njegove izrade treba biti jako oprezan i paziti da krajevi završe na dijagonalno suprotne strane, jer će se inače pod silom krajevi lagano provlačiti, dok se ne odveže.



Priredio: I. Bižaca

							AUTOR: VALTER	SUDSKI KOLEGU	ALBERT EINSTEIN	NEKAD NAJSTARIJI BROD U FLOTI "LOŠINJSKE PLOVIDBE"	GRČKO SLOVO	USKI PILJENI KOMAD DRVETA	NEKADAŠNJI NAZIV ZA KAVU S OBZIROM NA PODRUJETLO
							PRIKAZ PODATAKA PO STUPCIMA, TABLICA						
							NJEMAČKI KNJIZEVNIK, REALIST FRITZ						
							ITALIJA		MJESTO KOD OMISA DIONICA PUTA ILI UTRKE				
DJELATNOST KOJOM SE POBIJA DJELOVANJE NEPRIJATELJSKIH SPUJUNA		TRPKO	UŽARENA VULKANSKA MASA	PRIPADNIK AGRESIVNE RASISTICKE SKUPINE, SKINHED	IME VIŠE RIMSKIH I BIZANTSKIH CAREVA	RIMSKI: 1	BEATRICA OD MILJA SAVEZ MEĐU DRŽAVAMA				VESNA PARUN AMERIČKI GLUMAC, BRAD		
DIO TERENA UREĐEN ZA PROLAZENJE ZAPREZNIH KOLA												DOMAĆA ŽIVOTINJA GRADIĆ NA JUGOZAPADU NJEMAČKE	
ZLOČESTO, ZLOBNO						NEKADAŠNJI SITNI INDIJSKI NOVCI "SINE ANNO"					KALU STATUA		
LAŽNA VIJEST POD- METNUTA KAO ISTI- NITA (FIG.)													
NEKADAŠNJI PREKO- OCEANSKI BROD													
GRČKO SLOVO			EMMA THOMPSON ENGLJSKI PJESNIK, GEORGE					"KARAT"		PANAMA UZIMATI DJEVOJKU ZA ŽENU			
AUSTRIJA	"CIVIL RIGHTS ACT" UMJETNOST (LAT.)						TOMISLAV ŽIDAK				RIMSKI: 5 ŠTAMPA		
POPULARNA IGRA NA 64 POLJA			NORVEŠKA PREHISTO- RIJSKI KAMENI SPOMENIK				KOJA GODISNJICA KPL-a SE SLAVI?						
TALJANSKI CRTAČ STRI- POVA, HUGO ("CORTO MALTESE")						STRUČNJAK ZA ŽIDOVSKU KULTURU	BARK ČUJI JE ZAPO- VJEDNIK BIA ALDEBARAN PETRINA	"ČELIK"	RJEČKI ŽENSKI POP- KVARTET NAZIV			DUGO RAZDOBLJE	
POSTAVITI SE KAO PREPREKA KOMU ILI CEMU													
JAPAN	ZNAK ODUZIMANJA RADIO- LOKATOR							DUŽINSKA MJERA VANADU					
GORJE NA GRANICI EUROPE I AZIJE					SLATKO- VODNA RIBA MJESTO NA ZRINSKOJ GORI								
POJAVA PATU- LJASTOG RASTA (MED.)													
ARSEN DEDIĆ			STANJE KOD UZIMANJA DROGE RICHARD GERE										
ŽERAVICA				"ISTOK- SJEVERO- ISTOK" ŠPANSKA									
TALJANSKA GLUMICA, ASIA ("XXX")													
													

IZ SINDIKAT POMORACA HRVATSKE

ŽENE NA BRODOVIMA

ITF-inspektorat unutar Sindikata pomoraca Hrvatske zadužen je za pregled životnih i radnih uvjeta na brodovima koji dolaze u hrvatske luke. Posljednji slučaj dogodio se u Šibeniku, gdje je ITF-inspektor Milko Kronja prilikom rutinskog pregleda broda naišao na - prvu časnicu turske nacionalnosti.

Ovoga puta radilo se o brodu "Ede"



koji je krcao teret umjetnog gnojiva u šibenskoj luci, za odredište Ceyhan u Turskoj. Već dobrano ostarjeli teretnjak nosivosti 9404 DWT građen je 1985. u Istanbulu, a u vlasništvu je kompanije "Edeshipping & Trading NV" iz Nizozemskih Antila, registriran je na Cookovom Otočju, a brodom upravlja tvrtka "HSV Deniz Isl." iz Istanbula. Šarolika posada od 17 članova dolazi iz Turske, Azerbajdžana, Indije, Ukrajine, Sirije i Gruzije. Uz

pregled dokumenata kod zapovjednika Suata Sungura, uobičajeni razgovor s posadom ovoga je puta bio vrlo zanimljiv. Riječ je o prvom časniku broda, čije ime samo po sebi ne bi privlačilo pozornost – Çisel Ecevit, da u ovom slučaju nije riječ o ženi.

Na stranim brodovima nije rijetkost pronaći primjerice kadetkinje ili kuharice, a nekada su na svakom ruskom brodu obvezno bile ukrance članice posade zadužene za političko obrazovanje svojih muških kolega. Ovdje je, pak, riječ o ženi od 29 godina (rođena 13. veljače 1986. u Mersinu), koja je u osam godina pomorske karijere



prošla put od kadetkinje do prve časnice palube. Izjavljuje da joj nije teško, svu praksu je stekla na teretnim brodovima, te i sada pažljivo nadgleda ukrcaj tereta u brodske štive, međutim ono što je posebno zanimljivo je da se u budućnosti ne vidi na poziciji zapovjednika broda, štoviše ni na



onoj sadašnjoj, premda je zadovoljna sadašnjim statusom i primanjima. Cilj joj je, naime, ni manje ni više nego odlazak u Sjedinjene Američke Države, kao i ostanak u toj zemlji, a nema posebne želje oko izbora posla koji bi tamo obavljala. Samo kaže da joj je to oduvijek bio životni san. Na upit o osam godina pomorske karijere koju u tom slučaju ostavlja za sobom, samo se osmijehnula i pripomenula da u životu postoje i važnije stvari od broda. Nije željela podrobnije govoriti o tome ni o svojim budućim planovima, no i kroz razgovor koji je vođen na palubi broda, pokazala je da je profesionalac u svom poslu, dajući upute svojim muškim kolegama, što da rade i gdje da krcaju, odnosno poravnavaju teret. Bez obzira na njene iskazane želje i brojne probleme, ponajprije ekonomske, u današnjem shippingu, možda je još poneki put zateknemo na brodu u hrvatskim lukama i opet popričamo o morskim i kopnenim stvarima.

CRTICE S NAŠIH ŠKOJA

KAKO SU SE MJERILA DRVA

Naši su otoci bili poznati po drvu za ogrijev. Crnika je visoko kalorično drvo i trebalo ga je prevesti s kaićem od jednog kraja otoka na drugi ili pak s otoka na otok. Ostaje nam u sjećanju pogovor starih otočana iz vremena prelaska na 20. stoljeće:

"U to doba su se drva na broj prodavala. Vezana su bila sa dva veza barnešti. Te paketiće su nazvali brenčići.

Imali su debljinu od cirka dvadeset centimetara. To se mjerilo na pedalj sa palcem i prstom velikim.

Neki su imali male prste, a neki velike,

tako da su uvijek bile svađe koja je mjera bila točnija.

Dnevno bi se prosječno napravilo hiljadu komada (faši) drva. Tako bi se zaradilo jednu Krunu Austrijsku .

Dvadesetih godina 20 stoljeća počelo se mjeriti drva i prodavati po kvintalu (100 kg).

Na slici Lošinjskog slikara Marija Glavana vidimo kako su se drva na ramenu nosila na brodice i transportirala na odredišta diljem arhipelaga.





Na fotografiji iz 1896. god. koju je snimio poznati fotograf Lergertporec nalazi se u malološinjskoj luci parni brod S/S "FLINK". To je prvi željezni parobrod čiji je vlasnik brodograditelj Nikola Martinolić.

"Brod je sagrađen u Malom Lošinju i započeo 1886. jednom tjedno prometovati na pruzi iz Trsta, preko Rovinja, Silbe, Zadra, Skradina do Šibenika. Ta se pruga održala do 1897. godine." (Julijano Sokolić: "Povijest brodogradnje otoka Lošinja" izd. 2012.)

Više na str. 16.

Fotografija iz kolekcije Franka Nereticha.