



POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOSINJ

GODINA II BROJ 2

Mali Lošinj

LIPANJ - JUN 2016.

POMORAC I BROD: 80 GODIŠNJACI!



BRODSKA HAVARIJA IZNJEDRILA APOKSIOMENA?

STRANICA 13



LOŠINJSKI KAPETANI NA RIVI LOŠINJSKIH KAPETANA

STRANICA 4

U ZONI SUMRAKA

M/V "ANE" POMORCI I NJIHOVE SUDBINE

STRANICA 22



MARINA, BROD ZA SVA VREMENA

STRANICA 18

PRIREDIO ANTON VUNIĆ: INICIJATIVA ZA OBNOVU FLOTE

NIZOZEMSKI "SEATRADE" U RIJECI, Prilika za našu najveću luku!

PODMLAĐIVANJE FLOTE SPECIJALIZIRANIH BRODOVA HLADNJA ZA PREKRCAJ RIBE NA OTVORENOM MORU



O SAMOM PROJEKTU:

Vođeci svjetski brodar za prijevoz rashladnih tereta "Seatrade" iz Nizozemske izrazio je želju za zajedničkim ulaganjem u izgradnju četiri nova specijalizirana broda za prijevoz smrznutih tereta. Ugovori sa stranim brodogradilištem su potpisani a određena

sredstva su uplaćena.

Seatrade je spreman re-pustiti većinski paket od 55% udjela u ruke hrvatskih ulagača, uz mogućnost gradnje još četiri nova broda pod istim uvjetima.

Značajna činjenica je i ta da bi kompletan menadžment brodova vodila hrvatska kompanija koja već postoji ili bi se osnovala nova

iz tog razloga.

Neosporna je činjenica da danas postoje svega 103 broda sličnih karakteristika s prosječnom starošću od 25 godina. Ukoliko bi navedeni brodovi bili otpremljeni u rezališta kada navrše 30 godina starosti, tada bi 2024. godine u svijetu ostalo svega 26 takvih brodo-

va. To je jedan od svakako najvažnijih faktora uz garantirani dnevni prihod da se ulaganje u te brodove neupitno isplati.

Uz garantirane prihode od 10.000 US\$ po danu za svaki brod za razdoblje od pet godina, Seatrade ujedno nudi i menadžment za još četiri broda iz njihove flote.

Rabljeni brodovi bi se dobili u menadžment odmah po potpisivanju ugovora o zajedničkom ulaganju, dok bi prvi novi brod bio predan koncem 2017. godine.

Cijena svakoga broda bila bi približno 19.000.000 US\$.

Troškovi održavanja bili bi 4.952 US\$ po danu.

Troškovi financiranja bi iznosili približno 3.518 US\$ po danu.

Trajanje kreditiranja iznosi 138 mjeseci.

Zarada na uložena sredstva je približno 9-10% godišnje.

Kap. Berislav Vranić



Kapetan **Berislav Vranić** rođen je u Rijeci 21. srpnja 1953. godine. Pomorsku školu završio je u Bakru, a obrazovanje je nastavio na Višoj pomorskoj školi u Piranu. Ispit za

kapetana duge plovidbe položio je 1978. godine.

Nakon dugogodišnjeg kontinuiranog rada na brodovima, 1984. godine postaje zapovjednik na brodovima hladnjačama.

Nakon deset godina iskustva kao zapovjednik, kap. Vranić prekinuo je s plovidbom te je karijeru nastavio radeći u svojstvu savjetnika danas najvećeg svjetskog brodarka za prijevoz rashladnih tereta *Seatrade*. Skupljajući iskustvo kao vještak, lučki kapetan i savjetnik za logistiku terminala, kap. Vranić je svoju prvu knjigu „Handling of Refrigerated Cargoes“ izdao 1994. godine. Knjiga pokriva sve aspekte načina rukovanja s rashladnim teretima.

Svoju drugu knjigu „Stowage and Prevention of Cargo Damage on Reefer Vessels“ kap. Vranić izdao je 1999. godine, kao i ostalih tereta koji se prevoze brodovima hladnjačama.

Treću knjigu „General Cargo on Reefers“

izdao je 2004. godine. Ova knjiga je jedinstvena publikacija te vrste u svijetu.

Četvrta knjiga je nadopunjeno izdanje prijašnjih triju knjiga te danas slovi kao najbolja knjiga do sada izdana u svijetu koja govori o rashladnim teretima i brodovima koji ih prevoze.

Uglavnom zahvaljujući knjigama, brošurama i pedesetak predavanja, koja su održana u Londonu, Buenos Airesu, Cape Townu i mnogim drugim gradovima, kap. Vranić je u prosincu 2006. godine izabran u Vijeće Nautičkog instituta. Titulu *Fellow of the Nautical Institute*, jednog od najviših priznanja koje se dodjeljuje pojedincima u pomorstvu, dobio je 2010. godine.

Kap. Vranić je jedina osoba u Hrvatskoj kojemu je Nautički institut dodijelio to visoko priznanje. To se priznanje dodjeljuje za znanstveni rad i sveukupni doprinos pomorstvu u svijetu.

Za svoj rad u pomorstvu kap. Vranić je u svibnju 2009. godine drugi put uzastopce izabran u Vijeće Nautičkog instituta, u svijetu najvišeg i najznačajnijeg savjetodavnog tijela u pomorstvu. U 2013 godini kap. Vranić je imenovan Vice Chairman of Council's Nomination Committee u Nautičkom institutu koju dužnost obnaša i danas.

Kap. Vranić je također stekao titulu MIIMS

(član Međunarodnog instituta pomorskih vještaka) nakon jednogodišnjeg dopisnog tečaja te polaganja ispita pred stručnom komisijom u Londonu.

Osim navedenoga, kap. Vranić osnovao je i tvrtku Damaco d.o.o., čija je osnovna djelatnost upravljanje brodovima. U vlasništvu je imao tri broda, od kojih dva broda za prijevoz rashladnih tereta i jedan ro-ro brod. Nakon devet godina rada kada su brodovi prošli 20 godina starosti, isti su prodani kupcima s Dalekog istoka.

U rujnu mjesecu 2015 godine na prijedlog Nautičkog instituta iz Londona, kap. Vranić je proglašen jednim od trideset imenovanih IMO Maritime Ambassadors.

Iste godine u mjesecu studenom kap. Vranić je primio Nacionalnu medalju časti CHEVALIER DE L'ORDRE, najviše priznanje koje se dodjeljuje civilnoj osobi od vlade Republike Madagaskar te je tim činom promoviran u viteza Nacionalnog Reda Republike Madagaskara.

Kap. Vranić je posjetio 108 zemalja svijeta i stekao poznanstva koja su u svijetu pomorstva od neprocjenjive vrijednosti. Upoznavajući kulturu i običaje ljudi i krajeva u kojima je boravio uz uzbudljive doživljaje za vrijeme plovidbe, izdao je i petu knjigu „Sailors Fortune“ (Pomoračka sreća) o zgodama i dogodovštinama te istinitim pričama s mora i kraja.

Kapetan Vranić je u svom predstavljanju uputio kritike financijskom sektoru, odnosno domaćim bankama, koje, kako je kazao, uopće ne iskazuju interes za ulaganje u pomorstvo, trpajući u isti koš krize sve segmente tržišta, od prijevoza rasutih tereta koji je najviše pogođen, do prijevoza rashlađenih tereta koji je krizu prošao praktički bez posljedica

POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:
Klub pomoraca Lošinj
V. Gortana 65
51550 Mali Lošinj

Glavni urednik:
Anton VUNIĆ

Urednik
Julijano SOKOLIĆ

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

Dizajn:
Anton VUNIĆ

Grafička priprema:
A. Vunić

Telefoni:
Uredništvo:
098/304-793,

Fotografije:

B. Domac, M. Kronja, A. Vunić
J. Sokolić, R. Dudić, E. Sučić i arhiva

Lektor:
B. Balon
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

Iz pera pomoraca...

SRETAN 25. LIPANJ MEĐUNARODNI DAN POMORACA

Nakon 6 mjeseci, pred Vama je drugi broj lista Pomorac. Odlučili smo da najviše prostora posvetimo inicijativi Kluba pomoraca Lošinj kojom bi se dalo mjestu u kojem živimo, dodatni turistički impuls. Poznata povijest naših otoka je vezana za plovidbu i brodogradnju. Niz pomorskih časnika i kapetana, smatramo, zaslužilo je da budu predočeni javnosti. Način na koji bi se to napravilo je izrada brončanih ploča na gornjoj površini ormarića za priključak struje i vode, njih 26. O tome i cijelom prijedlogu više od 4. stranice.

Lošinjski Apoksiomen je napokon dobio svoje mjesto u Muzeju. Kako je dospio u more? i neke kontraverze može se naći u prilogu na stranicama 12. i 13.

Aktivnost Kluba su prikazane na stranicama 14. i 15. Još nas očekuje dosta posla pa tako i tradicionalna regata sa barkama na vesla početkom mjeseca rujna.

Iz pera Julijana Sokolića pratimo drugi nastavak vremenoplova lošinjskog pomorstva na stranicama 24. i 25.

Našeg suradnik Branko Šuljić napisao je priču o brodu Marina od samih početaka a u povodu izdanja knjige, na stranici 16. i 17.

Kapetan duge plovidbe Ivo Saganić napisao je knjigu "Naši stari Vidošćani". Radio je na njoj 10 punih godina uz sve one muke koje nosi obujam knjige od 500tinjak stranica. Dok budete čitali ovaj list na samoj promociji 30. lipnja 2016. godine dobiti će te informaciju da će Saganićeva knjiga biti promovirana 10. srpnja u 17 sati na terasi hotela Zlatni lav u Martinšćici.

O nagradi Plava vrpca piše Dinko Zorović-Eto, intrigantni tekst za razmisliti na stranici 19.

Što se sve događalo sa nesretnim brodom "Ane", nekadašnjim brodom "Srakane" Lošinjske plovidbe i njegovom posadom čitajte iz pera inspektora ITF-a M. Kronje na stranicama 20. i 21.

Priče pomoraca započinjemo tekstom kapetana Renata Dudića o plovidbi po morima svijeta, na stranici 22. a o Skiperima kao turističkim radnicima na strani 23.

"Naš autohtoni brod" je članak D. Zorovića-Eta preuzet iz "Sušačke revije" radi zanimljivosti teme i da se ne zaboravi.

Čitaoci, pomorci podjelili su s nama nakoliko misli sa penzionerskog druženja. Pjesma o moru koja datira is XIX. stoljeća pronašao sam u knjizi "Raj i pakao na oceanu" časnika palube Vinka Horvata i smatram da je trebaju svi čitatelji pažljivo pročitati i doživjeti.

Na kraju je križaljka našeg stalnog suradnika Valtera Kvalića na temu brodova Lošinjska plovidbe.

Veliki nizozemski brodar Seatrade u Rijeci? Želje i mogućnosti. države i banaka. Iz pera kapetana B. Vranića. Posla i za lošinjske pomorce, na stranici 2.

Zahvaljujemo se svima onima koji su na bilo koji način pomogli izlaženju ovog broja a njihov nesebični doprinos možemo nagraditi sa velikim HVALA!

Vaš urednik

POVODOM INICIJATIVE KLUBA POMORACA LOŠINJ

Spomen obilježja povjesnim lošinjskim kapetanima



Prikaz umjetnika

Ovih dana Klub pomoraca Lošinj predstavlja inicijativu za postavljanje spomen-obilježjima lošinjskim kapetanima na Rivi koja nosi to ime, oživljavajući ideju otprije tridesetak godina. Tim povodom razgovaramo s Robertom Marušićem, predsjednikom Kluba, te Borisom Rukonićem, članom Upravnog odbora.

Robert Marušić: Povijest može biti dostupna kroz šetnju gradom

Koji su korijeni ove ideje?

Ideja datira još iz osamdesetih godina, a u Klubu smo zaključili da bi to sada valjalo realizirati, na kamenim blokovima s rasvjetom i priključcima, koji su postavljeni na Rivi lošinjskih kapetana, a kojih je 26. Na njih bi se postavile ploče veličine približno pola metra × pola metra, a na njima bi bili likovi kapetana, u nekim slučajevima ujedno i brodograditelja i brodovlasnika.

Tu su Martinolići, Kozulići, Premude, ... Bili bi obuhvaćeni oni iz doba jedrenjaka, manjim dijelom i iz doba parobroda - uglavnom XVIII. i XIX. stoljeće.

Julijano Sokolić izdvojio je 26 imena, pronašao 26 slika, prema kojima bi bili napravljeni reljefi u bronci, a ispod likova, samo u jednoj rečenici, ono što određenog kapetana čini zaslužnim - npr. "oplovio rt Horn". To bi bilo nešto čega nema drugdje, jedinstvena stvar bitna i u turističkoj ponudi.

Koji su koraci poduzeti prema realizaciji?

Već smo počeli s realizacijom. Obavili smo razgovore s

kiparom, definirali cijene, te obavili razgovore s nekima od mogućih financijera. Slijede nam i razgovori u Gradu. Dobili smo i dozvolu Županijske lučke uprave, koja je nadležna. Sveukupno to bi koštalo 800 do 900 tisuća kuna, a osobno mislim da bi najbolje bilo ići preko fondova Europske unije i trebamo uključiti za to sposobne ljude. Znamo da se novcima svugdje oskudijeva, ali i da se za takve stvari iz EU može dobiti novac, ako su projekti dobro pripremljeni. Mogući put je preko ljudi koji su radili na projektu obnove nerezinskog logera.

Kada bi ovaj projekt mogao biti realiziran?

Bitno je da sve pokrenemo, za sada ne možemo kazati neki određeni datum. Važno je najprije motivirati pojedince, turističko gospodarstvo, Grad...

Jesu li u dugoročnom planu i druga obilježja?

U budućnosti bi se možda išlo i na obilježavanje kuća u kojima su živjeli naši kapetani. Time bi se povijest izvukla na svjetlo dana i bila bi dostupna

kroz šetnju gradom, bez da se traži u knjigama. Sve ovo povlači i pitanje Pomorskog muzeja kakvog je Lošinj nekada imao, a sada ga nema unatoč tolikoj pomorskoj tradiciji, kao i pitanje tadašnje muzejske građe. Ne treba to biti muzej veličine onog u kojem je izložen Apoksiomen.



Foto: A. Vunić



Foto: A. Vunić

Mislim da bi u kombinaciji s pločama na Rivi, Pomorski muzej činio lijepu turističku turu.

Što je nova u radu Kluba pomoraca od izlaska prošlog broja "Pomorca", krajem prošle godine?

Klub je stalno aktivan. Sa Sindikatom pomoraca, u Srednjoj smo školi organizirali predavanje maturantima, čime ih nastojimo motivirati, jer su priče ljudi koji rade na brodovima ipak "plastičnije" od onoga što mogu čuti na nastavi. Planiramo i veslačku regatu, a ove godine priključilo nam se i nekoliko novih, mlađih članova.

Boris Rukonić: Priče o kapetanima ujedno su i velike životne priče



Foto: A. Vunić

Možete li dati detalje o projektu spomen-obilježja na Rivi lošinjskih kapetana?

Konzultirao sam Nikolu Nenadića, akademskog kipara, ujedno i profesora na Akademiji likovnih umjetnosti u Rijeci. Radilo bi se o gravurama u mjedi, s reljefima osoba, te imenima i prezimenima, godinama rođenja i smrti. Svi ostali detalji bili bi u brošurama na više jezika. Sam posao bio bi obavljen u ljevaonici u Zagrebu, koja bi napravila odljeve na temelju umjetnikovog rada na 26 različitih gravura. Ukupno bi to bilo oko 900 tisuća kuna.

Kako će se projekt financirati?

Tek radimo na tome, nemajući nade da bi Grad Mali Lošinj to sve financirao. Razgovarali smo s "Jadrankom" koja je načelno zainteresirana, ali dug je put do realizacije, pa smo pokrenuli razgovore s udrugom iz Mošćeničke Drage koja se bavi tradicijskim barkama pasarama, a preko njih bismo pokušali vidjeti kako doći do sredstava iz EU, odnosno kako pravilno kandidirati.

Koja je najvažnija vrijednost projekta?

Nije toliko bitan turistički aspekt, koliko očuvanje tradicije. Smatram da 'brand' Lošinja nije ni u Miomirisnom vrtu, ni u Apoksiomenu koji s Lošinjem ima veze samo utoliko što je ovdje pronađen, već pomorci, a taj je dio zaboravljen i jedna je od uloga našeg kluba da to očuvamo. Ipak, priče o lošinjskim kapetanima ujedno su i velike životne priče, što predstavlja izdašan materijal za turističke vodiče. Napokon, imali smo dva admirala, ljude s najvišim državnim odlikovanjima, one koji su oplovili svijet.

Razgovarao: Bojan Purić



Foto: A. Vunić

ZA TRAJNU SPOMEN-IZLOŽBU „VJEČNI SPOMEN LOŠINJSKOM UMIJEĆU I SMJELOSTI“ U LUCI MALOG LOŠINJA, PRIREDIO

POPIS KAPETANA I ADM

Dosad se lošinjski otok nije dostojno odužio svojim brodograditeljima i brodarima, onima koji su umijećem i smjelošću stvarali otočnu pomorsku povijest, pronijeli ime Lošinja diljem svijeta, ostavili dragocjena svjedočanstva čiji smo mi baštinici. Stoga je već pri rekonstrukciji i obnovi gradske obale nazvane po lošinjskim kapetanima projektant predvidio da se ukošena ploča na vrhu svakog elektro ormarića, kojima se opskrbljuju plovila, iskoristi odnosno namijeni stvaranju spomen-izložbe posvećene upravo tim kapetanima koji su ime Lošinja svojim djelom unijeli u svjetski poznato pomorsko središte.

Riva lošinjskih kapetana bila je dovršena po tom projektu 2006. godine, ali prijedlog nije saživio, već je odgođen za neka bolja vremena. U međuvremenu je obnovljena i rekonstruirana i obala Priko pa je broj elektro ormarića narastao na 26 komada koji se nude za spomenutu izložbu. Na rečenoj površini približnog promjera od 90-92 cm umjetnik će dati profil izabranog kapetana prema ovom izboru.



1. Pietro Budinich (1745-1782) iz Velog Lošinja, prvi je zapovjednik broda koji je u Sjevernu Ameriku doplovio 1779. pod zastavom Republike Venecije.



2. Simon Budinich (1744-1815), Kapetan jedrenjaka, nakon 41 godine plovidbe, izabran za prvog načelnika novoosnovane Općine Veli Lošinj 1808. godine.



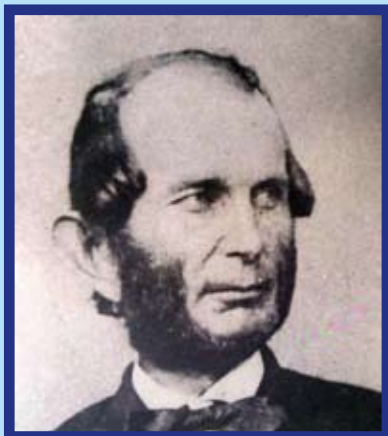
3. Antonio Giacomo Bussanich, Zapovjednik barka JOACHIM koji je, kao prvi kapetan s istočnog Jadrana, oplovio Rt dobre nade, stigao u Bombay i sretno se vratio 1843. godine.

O DR.SC. JULIJANO SOKOLIĆ

IRALA OTOKA LOŠINJA

Klub pomoraca iz Malog Lošinja osjeća se pozvanim da pokrene ponovno inicijativu i pozove sve one kojima je na srcu povijest i baština lošinjskog otoka da prihvate ovaj projekt kao svoj, kako bi sebi i svijetu dokazali svu vještinu i hrabrost naših predaka koji su pokazali da se mogu ravnopravno nositi sa svim pomorcima svijeta.

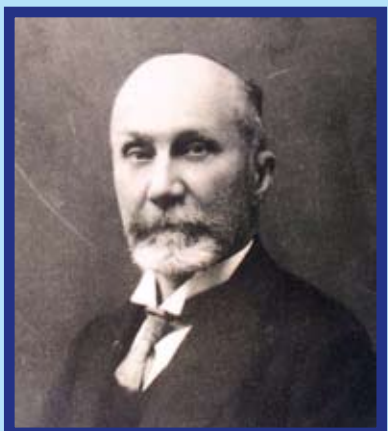
Izbor je sačinjen prema razini pomorskog podviga, zasluga i doprinosa otočnoj pomorskoj povijesti te poznatoj dokumentaciji s obzirom na to da će za izložbu umjetnik trebati oživjeti lik zaslužnika. Uz ime i godinu rođenja i smrti uz portret, posebno će se tiskati višejezični vodič kroz izložbu sa do sada poznatim podacima o svakom kapetanu ponaosob.



4. Antonio Felice Cosulich (1816-1884), Mlađi brat Cosulich - Grubeša, kapetan i brodovlasnik, čija su djeca uspješno nastavila svoj pomorski i brodograditeljski poslovni razvitak u Trstu.



5. Antonio Romano Cosulich (?- 1867), Kapetan i brodovlasnik, osnivač brodogradilišta u uvali Velopin.

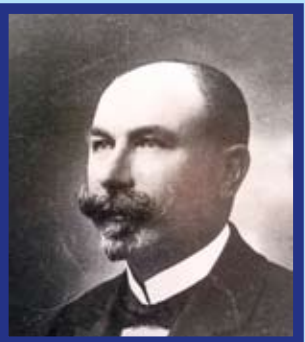


6. Callisto Cosulich (1847-1918), Najuspješniji brodarsko - brodograditeljski poduzetnik otoka Lošinja, sin A. Felice Cosulich.

POPIS KAPETANA I ADMIRALA



7. Marco Giovanni Cosulich (1806-1864), Stariji brat Cosulich – Grubeša, kapetan i brodovlasnik u Veneciji od 1859. godine.



8. Nicola Cosulich (1868-1945), Kapetan i profesor, bio je ravnateljem Pomorske škole u Malom Lošinju 28 godina neprekidno, od 1895. do 1923.



9. Zanetto Cosulich (1818-1896), Zapovjednik i brodovlasnik u obitelji Kozulić koja se preselila iz Malog Lošinja u Rijeku (Pećine) 1842. godine.



10. Gasparo Craglietto (1772-1838), Kapetan i mecena koji je opremio crkvu sv. Antuna Pustinjakau Velom Lošinju oltarima i umjetničkim slikama.



11. Federico Fedrigo (1820-1886), Zapovjednik Austrijskog Lloydja i viceadmiral egipatske ratne mornarice.

PIRALA OTOKA LOŠINJA



12. Emanuel Haracich (1858-1922), Kontraadmiral austro-ugarske mornarice.



13. Antonio Hreglich (1877-1957), Dugogodišnji zapovjednik velikih i suvremenih putničkih brodova SATURNIA, NEPTUNIA I VULCANIA.



14. Antonio Ivancich-Iviani (1881-1953), Dugogodišnji zapovjednik velikih i suvremenih brodova MARTHA WASHINGTON, SATURNIA i OCEANIA.



15. Antonio Celestino Ivancich (1813-1893), Pomorski kapetan koji je, zarobljavanjem neprijateljskog broda, zadobio najviše odličje za pomorske zasluge u austro-garskoj mornarici – Crvenu zastavu.



16. Pietro Giacomo Leva (1799-1879), edrenjakom Austrijskog Lloydja 1834. godine, kao prvi zapovjednik austro-ugarske mornarice, oplovio Rt Horn i stigao u Čile.

POPIS KAPETANA I ADM



17. Carlo Martinolich (1848-1922), Zapovjednik i vlasnik prvog parobroda FLINK izgrađenog u lošinjskim brodogradilištima.



18. Eugen Matković (1884-1946), Kapetan i najveći privatni brodovlasnik u Jugoslaviji prije Drugoga svjetskog rata.



19. Pietro Petrina (1706-1758), Zapovjednik jedrenjaka GRAZIA DIVINA kojim je pobijedio gusare u pomorskoj bitci i zadobio odličje Viteza sv. Marka.

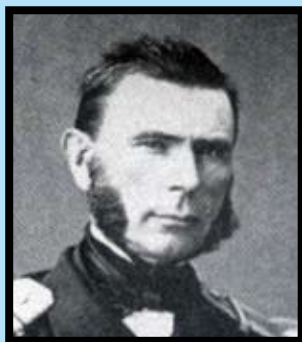


20. Aldebrando Petrina (1842-1906), Posljednji veliki zapovjednik jedrenjaka na Lošinju, postigao najbrže vrijeme putovanja iz Trsta oko Rta dobre nade do Čilea 1906., gdje je umro i pokopan.



21. Giovanni Luigi Premuda (1841-1930), Kapetan i brodovlasnik prvog parobroda GRAZIA lošinjske trgovačke mornarice nabavljen u Engleskoj 1885. godine.

IRALA OTOKA LOŠINJA



22. Giovanni Antonio Scopinich (1815-1893), Kontraadmiral austro-ugarske ratne mornarice.



23. Roberto Stuparich (1875-1958), Zapovjednik velikih putničkih brodova PRESIDENTE WILSON, SATURNIA i VULCANIA.



24. Agostino Straulino (1914-2004), Admiral talijanske ratne mornarice i olimpijski pobjednik u klasi Star 1952. godine.



25. Luigi Adriano Tarabochia (1819-1881), Kapetan, brodovlasnik i brodograditelj na Priku.



26. Giovanni Antonio Tarabochia (1804-1881), Kapetan i brodovlasnik najvećeg drvenog jedrenjaka na Sredozemlju IMPERATRICE ELISABETTA.

PIŠE: BOJAN PURIĆ

APOKSIOMENOVE: nepoznanice, činjenice i dvojbe

Tko zna tko su bili pomorci koji su prije mnogo stoljeća brodili ovim kvarnerskim arhipelagom i zašto je s njihovog broda u more kraj Velih Orjula potonuo reprezentativni brončani kip atleta, Apoksiomen. Nepoznato je kakvog je tipa bio brod, kada se dogodila ta plovidba, je li završila havarijom ili je kip bačen kako bi se plovilo olakšalo. Može se samo nagađati iz koje je luke brod isplovio i u koju je stigao ili trebao stići.

Stručnjaci su utvrdili da je riječ o grčkoj skulpturi, uvjereni su da je stara dvadeset, možda i dvadesetdva stoljeća. Autorstvo se pripisuje nekome iz kruga oko kipara Lizipa, pa je i to nepoznanica.

Činjenica je da je pri jednom od svojih istraživanja podmorja lošinjskog akvatorija 1996. godine, na dubini od 45 metara, kip otkrio belgijski turist René Wouters. Kip, prekriven sedimentom i školjkicama, predstavljao je veliko iznenađenje za Woutersa koji je, po svemu sudeći, oklijevao s obaveznom prijavom otkrića nadležnim službama hrvatskih vlasti. Tako je tek u travnju 1999. statua izvađena na svjetlo dana i potom otpremljena na restauraciju u Hrvatski konzervatorski zavod. Te su radove vodili Giuliano Tordi i Antonio Šerbetić.

Činjenica je da je ovoga travnja



otvoren Muzej Apoksiomena, kao zajednička ustanova Ministarstva kulture RH i Grada Malog Lošinja, da je za tu namjenu iskorištena palača Kvarner na prestižnoj lokaciji na Rivi lošinjskih kapetana, te da su projekt osmislili Saša Randić i Idis Turato, ovaj potonji i interijer, kao i da je koncepciju muzejskog postava kreirala Iskra Karniš Vidović.

Bilo je, i još postoji, nekoliko dvojbi. Zna se da je još od prijave otkrića trajalo natezanje oko mjesta na kojem će Apoksiomen biti trajno izložen - iz otočnog kuta Mali Lošinj nametao se kao najlogičnije rješenje, a svoje jake argumente imao je i Zadar kao centar podvodne arheologije. Govorilo se i o Zagrebu, pa i Rijeci.

Dvojilo se potom treba li Apoksiomen biti jedini izložak, u zasebnom muzejskom prostoru ili "samo" vrhunac kompleksnijeg i obuhvatnijeg muzejskog postava, te treba li kao izložak biti zaštićen od vanjskog

utjecaja (dodira) fizičkom barijerom ili tek mrkim pogledom zaštitara.

Još se dvoji i hoće li, nakon početnog oduševljenja, i u hladnijem dijelu godine Apoksiomen biti dovoljno jaka "ješka" za turiste, odnosno može li bitnije utjecati na produljenje turističke sezone.

Oni koji češće borave na moru i pod morskom površinom, kažu da bi u nekad prometno izrazito važnom cresko-lošinjskom arhipelagu moglo biti još vrijednih otkrića. I novih nepoznanica, činjenica i dvojbi.



Prije i poslije restauracije



Muzej Apoksiomena u malom Lošinja

PIŠE: ALDINA BURIC

Kakve veze ima Apoksiomen s pomorskim pravom?

bitka...

Budući da taj pravni institut u moderniziranom obliku postoji i danas, ovo je vjerojatno najstariji zakon na svijetu!

E sada da vidimo kakva je veza pomorskog prava s matematikom!

Vratimo se na generalnu havariju. Izraz proizlazi iz arapske riječi za štetu „awar“ iz koje su se razvile talijanska verzija „avaria“, naša „havarija“, engleska „average“ i mnoge druge. Spasili se dio imovine na brodu, vlasnici te imovine zajednički doprinose nadoknadi gubitka, pri čemu vlasnici vrjednijeg tereta doprinose više od onih koji su imali manje vrijedan teret. Kada je na brodu više tereta različitih vlasnika potrebno je izvršiti komplicirane proračune da bi se utvrdili doprinosi (likvidacija generalne havarije). Izgleda da je iz ovih pomorskih izraza za proračun doprinosa u havarijama – engleski „average“ – proizašao i engleski izraz za prosjek u matematici, koji se također zove „average“.

Na slici se može vidjeti stari kameini stup sa otoka Rodosa na kojem se spominje ovaj zakon. (Izvor: http://www1.unipa.it/dipst/dir/pub/purpura/lex_rhodia_foto.htm)



PLOVNI PUT U PREHISTORIJI

0 20 40 60 80 100 km



U ovom razdoblju kada se o Apoksiomenu piše, čita, razgledava... razmislimo malo kakve veze ima Apoksiomen s pomorskim pravom?

Da bismo odgovorili na ovo pitanje, odgovorit ćemo na još neka pitanja:

Kako je kip završio kod Orjula?

Budući da su tijekom istraživanja podmorja na tom području pronađeni samo ostaci antičkog sidra, ali nije bilo traga grčkom brodu, može se pretpostaviti da je posadu iznenadio neverin. Kip ima oko 300 kg i vjerojatno su ga prevozili na palubi pa je stabilitet bio prilično loš, tako da je jedina logična odluka bila da se sidro i kip bace u more.

Što je nesuđenom primatelju rekao zapovjednik, a vjerojatno i vlasnik broda, kada je stigao na odredište bez kipa? Je li morao platiti nekakvu odštetu i vjerojatno bankrotirati?

Vjerojatno zapovjedniku/vlasniku nije bilo lako pokucati na vrata primatelja kipa i reći „žao mi je, kip smo

bacili u more“, ali je postojao jedan pravni institut koji je štitio tog pomorca, a to je bio „Lex Rhodia de Jactu“, preteča današnjih York-Antwerpen-skih pravila.

I eto veze Apoksiomena s pomorskim pravom: bila je to **GENERALNA HAVARIJA!**

Prisjetimo se što je generalna havarija. To je svaka razložna šteta ili trošak koji je namjerno prouzročen od zapovjednika ili posade broda radi spašavanja svih sudionika pomorskog pothvata koji su u nekoj zajedničkoj opasnosti kako bi se postigao zajednički spas.

U vrijeme antike, kada je većina brodova bila primorana radi spasa žrtvovati dio ili sam teret, na otoku Rodosu su sastavili zakon (ili je to možda bila zbirka običaja) koji je regulirao takve slučajeve. Potječe iz 800. godine p.n.e., nije sačuvan nijedan pisani primjerak, ali se spominje u Rimskom pravu i u njemu piše: ...ako se teret baci u more u svrhu spašavanja, gubitak će nadoknaditi svi koji su imali koristi od toga (...) ako ipak brod potone, spašeni ne moraju sudjelovati u nadoknadi gu-

KAKO NAPREDOVATI U POMORSKOJ STRCI

Od kadeta do zapovjednika

Za učenike završnih razreda pomorskih smjerova Srednje škole Ambroza Haračića u Malom Lošinjju održano je predavanje o napredovanju u pomorskoj struci.



Učenicima koje zainteresirane na predavanje:

OD KADETA DO ZAPOVJEDNIKA

U organizaciji Kluba pomoraca Lošinj, Srednje škole Ambroza Haračića u Malom Lošinjju i Sindikata pomoraca Hrvatske, održano je predavanje pod nazivom

“od kadeta do zapovjednika”. Predavač je bio kapetan Mario Šarac ITF inspektor, a ujedno i predstavnik Sindikata pomoraca Hrvatske, koji je svoje iskustvo napredovanja u pomorskoj struci prenio maturantima pomorske struke. Predavanje je bilo popraćeno prezentacijom i primje-

rima iz prakse. Na kraju su učenici bili nagrađeni posebni darom za dobro postavljena pitanja na koje je kap. Šarac detaljno odgovarao, pa se vodila mala takmičarska bitka oko ograničenog broja USB stikova.

Podjeljene su brošure o pomoračkim pitanjima primjene ILO konvencije i novine Sindikata “Pomorski vjesnik” a prisutne učenike se pozvalo da se preko interneta uključe u Sindikat pomoraca Hrvatske sa simbolič-

Predavač:
Capt. Mario Šarac
(ITF inspektor, Sindikat pomoraca Hrvatske)



nom članari-
nom od 10 kn godišnje.

Klub pomoraca Lošinj je ovom prilikom dogovorio suradnju oko razmjene materijala za svoj list “Pomorac” koji se planira izdatu u lipnju.

a.v.



KLUBSKO DRUŽENJE UZ GULAŠ I FILMOVE

Filmska projekcija pod krošnjama akacije

Filmska radionica RETRO: kinooperater 16mm i projekcija filmova



Smrečje, 3.6.2016. na Smriječju, Puntić križa kod Branka Rukonica, dugogodišnjeg domaćina i člana, Klub pomoraca Lošinj u suradnji sa sineastom i kolekcionarom A. Vunićem održao je na pastirskom stanu Smriječju, Puntić križa prvu filmsku radionicu pod nazivom Retro-kinoopera-

ter 16mm. Tom prilikom je prikazana filmska predigra iz 1965 godine a nakon toga film "Tabu - priča sa južnih mora".

Uoči radionice članovi kluba su imali zajedničku večeru ispod stabla akacija, uz mukanje ovaca iz maslinika.

Večera kod ovakvih druženja je uobičajena jer se tu pričaju dalji i bliži događaji s broda. Ujedno je održan kratki dogovor Uredništva lista Pomorac čije pripreme teku po planu.

Film Tabu, F.W. Murnaua američkog režisera njemačkog podrijetla snimljen je 1931 godine na južnopacifičkim otocima Bor-Bora, Leeward islands i Francuskoj Polineziji. Ujedno ovo je posljednji film legendarnog režisera.

Odlika filma je crno bijela filmska fotografija Floyd Crosbyja koji je za nju dobio Oscara. Ovo je klubski početak bavljenja konkretno filmskim radionicama kojima će se obraditi svi filmski formati od 16mm, 9.5mm, Super8 mm i

N8mm. Voditelj projekta A.Vunić obećaje mnoštvo interesantnih susreta sa filmskom umjetnošću putem klasične filmske trake koja je postala dio pocijele. Ovo je i jedan pomak u prošlost kad je vladala analogna era."

Ferdinand Zorović, član, također je dan od omačina, kazao je da je ovo veliki događaj i da se ovo još nije dogodilo na Puntić križa i na Smriječju i da se sjeća davnih dana kada je u Nerezinama postojalo kino. Projekcija sa dva kinoprojektora oteglala se duboko u noć bez zvijezda. Agregat je izdržao!

a.v.



PRIREDIO dr.sc. JULIJANO SOKOLIĆ

Pomorska publicistika (2)

Za ovaj broj POMORCA pripremio sam prikaz knjige o brodu MARINA, dugotrajnom trajektu, prijevozniku putnika i vozila, koji je krenuo u plovidbu 12. lipnja 1936. godine, dakle prije okruglih osam desetljeća. Taj dan je isplovio iz Frederikhavna, gdje je sagrađen, te je pod danskom zastavom i pod prvim imenom KRONPRINSESSAN INGRID, švedske princeze koja se udala za danskog princa nasljednika, kaže kronika, „točno u osam sati ujutro pristao u švedskoj luci Göteborgu, svečano dočekan od mnoštva oduševljenih građana.

U prigodnoj svečanosti, direktor brodogradilišta Frederik Thomsen u svojem je govoru izrazio nadu da će brod biti prihvaćen u Švedskoj s istom ljubavlju kao što je i Danska prihvatila švedsku princezu. Nakon održanih prigodnih govora, zapovjednik broda Gunnar Jönsson je naredio spuštanje danske da bi se, uz izvođenje švedske himne, podignula švedska zastava“, budući da je brodovlasnik bio iz Göteborga. I krenuo je brod na put, bolje reći na



osam- deset godina dugu plovidbu. O brodu i njegovoj plovidbi po Baltiku, o dolasku u Jadran i plovidbi našem morem, o posadama i putnicima, o brodskoj dugogodišnjoj karijeri u plovidbi, a

sada u plutanju kao hotela na moru, napisana je knjiga. O knjizi je izvrstan osvrt dao novinar Branko Šuljić za reviju MORE Magazin u zadnjem broju, pa slijedi za naše čitatelje ovaj prikaz.

Priča započinje prije osamdeset godina, u jednom brodogradilištu na sjeveru Europe, u državi Danskoj... Tako u uvodniku piše autor. A da bude poput neke Andersenove bajke, spominje i mladu, lijepu princezu koja je kasnije postala kraljica i proživjela puno godina u sreći i zadovoljstvu. Samo, za razliku od Andersena, glavna junakinja ove priče još je živa, i obilato je nadživjela princezu koja joj je bila kuma i podarila ime.

Možda djeluje nestvarno, ali je uistinu tako i, što je važno, dio priče u realnom je vremenu, mnogi joj svakodnevno svjedoče. Priča o brodu *Marina*, preciznije rečeno, nekadašnjem brodu a danas botelu, prvom u Hrvatskoj. Botel, rekli bismo po naški – ploveći hotel! Brod *Marina*, stari trajekt što je godinama platio u floti Lošinjske plovidbe, prethodno u vlasništvu jednog švedskog brodarara za kojega je izgrađen u državi Danskoj. Priča je, nema sumnje, nekima poznata, nadasve onima koji pažljivije prate pomorstvo i brodarstvo.

Stara *Marina* skoro je pet godina na vezu u riječkoj putničkoj luci, službeno ne plovi već deset godina. Kroz to vrijeme postupno je mijenjana, najprije u Malom Lošinj u ugoditeljski objekt, da bi u Rijeci dobila sadašnju namjenu – botel. *Marina* ne plovi, prema službenoj nomenklaturi više nije ni brod, ni trajekt, nego plutajući pomorski objekt. Ali, što je najvažnije, *Marina* i dalje živi. Nije, poput većine brodova, završila u rezalištu. Nije ni otplovila natrag na sjever Europe, što je bila želja brodograditelja i prvog vlasnika. Ostala je zauvijek u hrvatskom Jadranu. I nedavno je, u prigodi osamdesete obljetnice porinuća, dobila knjigu. Autor, Julijano Sokolić iz Malog Lošinja, dao joj je jednostavan naslov: „Marina – priča o brodu“.

Na stotinjak stranica, pedantno i sistematski, prenesena je priča o brodu, jednom od rijetkih u nas o kojemu je napisana knjiga. S mnogo podataka i ilustracija. Počinje 1936. godine s porinućem u danskom brodogradilištu za švedskog naručitelja, i kumom

po kojoj je brod dobio ime – „Kronprinsessan Ingrid“, švedskom princezom i budućom danskom kraljicom. Slijedi prvo razdoblje, život na sjeveru – plovidba u Skandinaviji, povezivanje tamošnjih otoka s kopnom, produženje broda, ratni dani, promjene imena, zgode i havarije... Pa se Lošinjska plovidba odlučuje za smioni poduhvat, kupnju broda što se već tada zove *Marina*, nakon čega je uslijedila najduža plovidba – s dalekog i hladnog sjevera na topli Jadran. Novi život prvenstveno je prepoznatljiv po dugovječnoj plovidbi na liniji Pula – Mali Lošinj – Zadar s pristajanjima na Silbi i Unijama, a u ljetnim mjesecima i produžetkom do Venecije. Samo to poglavlje iz „života“ *Marine* mogla bi biti zasebna i opsežna knjiga. Mnoštvo doživljaja na toj najkraćoj prometnoj vezi između Istre i Dalmacije, ljudske sudbine povezane s brodom, nebrojena poznanstva i prijateljstva, plovidbe što se doživotno urezuju u pamćenje. Plovidbena brazda odvela je *Marinu* i na metu neprijateljskim granatama prilikom pomoći Dubrovniku kad se našao u ratnom okruženju.

Uistinu buran i zanimljiv život jednog broda. Rijetkima je brodski dnevnik tako sadržajan, a Julijano Sokolić potrudio se da ništa od toga ne potone u zaborav. Da je htio, mogao je napisati i puno opsežniju knjigu, s dvostruko pa i trostruko više stranica. Dovoljno je, međutim, i ovo što je čitatelju ponudio, u kooperaciji s malološinjskom tvrtkom *Arhipelag*, sadašnjim vlasnikom *Marine*, koja se potpisuje u ulozi izdavača. „Knjigom želimo barem na trenutak zaustaviti vrijeme i pružiti vam prigodu da, osim njene vanjštine, upoznate i njenu dušu. Želimo vam omogućiti da saznate činjenice i zanimljivosti iz njenog dosadašnjeg puta, ali i da zavirite u njene tajne... da se na trenutak opet nađete na njejoj vjetrovitoj palubi na otvorenom moru...“, zaključuje Dubravko Kušeta, vlasnik tvrtke *Arhipelag*, što znači i *Marine*.

B. Šuljić



m/t Marina odlazi iz Malog Lošinja 23. 9. 2011.

Foto: B.Domac

Treba reći još da je knjiga predstavljena na brodu u Rijeci 13. veljače, a u Malom Lošinj pet dana kasnije, pred velikim brojem ljubitelja ovog broda, koji je mnogima pobudio uspomene na zanimljive i drage plovidbe između Zadra, Silbe, Lošinja, Unija, Pule, Venecije,

Rijeke, Kopra, Cresa i Rapca, da spomenem samo neke od luka pristajanja. Bilo je predstavljeno izdanje na hrvatskom jeziku, a uskoro slijede izdanja na engleskom i talijanskom jeziku, jer broj putnika koji sada koriste usluge botela MARINA iz godine se u godinu povećava

i tako širi diljem svijeta glas o ovom jedinstvenom, neponovljivom brodu.

Knjiga na hrvatskom jeziku može se nabaviti po cijeni od 70 kuna na brodu u Rijeci i u knjižari Mozaik, odnosno u agenciji Lošinjske plovidbe u Malom Lošinj.

j.s.

Valorizirajmo ih sada

Stoljećima su Lošinjani bili i ostali vrni pomorci. Tâ Lošinj je kameniti otok s malo zemlje i puno mora naokolo. Dio njegove pomoračke povijesti opisan je u rijetkim knjigama, u tomovima „Pomorstvo Lošinja i Cresa“, a najviše osvijetljen u knjizi dr. Julijana Sokolića „160 godina brodogradilišta na Lošinj“, kada je koncem 19. stoljeća i u prvoj polovici 20. stoljeća cvjetala lošinjska brodogradnja. Izgrađeni brodovi, da bi plovili, trebali su pomorce, a to su bili Lošinjani. Njihova izvrsnost brzo je prepoznata te lošinjski

kapetani postaju, a i danas su, vrlo cijenjeni u svjetskim pomoračkim krugovima. Lošinjski kapetani, osim na brodovima, postaju poznati i svjetski poznati jedrilčari. Prisjetimo se i ovom prilikom Strulina, Bašića, Rizzija i drugih. Nisam za to da se priznanja i pisanim putem odaju post mortem! Danas Lošinj ima vrhunske kapetane i pomorske strojare. Oni su zapovjednici i upravitelji stroja na velikim, i do 360 metara dugačkim brodovima. Njima su povjerene ogromne vrijednosti brodova, tereta i ljudskih života. Prisjećam se

njihovih imena i spominjem Anelić Lučana, Maglievaz Andrina, Anelić Lionela i drugih koje ne znam, neka mi, molim ih, ne zamjere. To su dragi i samozatajni ljudi koje svakodnevno susrećemo na lošinjskoj rivi. Valorizirajmo ih barem fotografijom i kratkom biografijom u nekoj budućoj knjizi o pomorstvu Lošinja. Oni su to zaslužili! Lošinj ima mnogo kapaciteta i mogućnosti to učiniti sada.

Enes Fazlić, upravitelj stroja i prof. u miru.

POMORCI - PISCI

IVO SAGANIĆ: NAŠI STARI VIDOŠĆANI



Bilješka o autoru

Ivo SAGANIĆ rođen je u obiteljskoj kući u Martinšćici, na Pojani, u srijedu, 10. srpnja 1946., u pomoračkoj obitelji kao drugi sin Ane Kučić i Iva Saganića. Ima još pet godina starijega brata Feruča. Oba roditelja su mu porijeklom iz susjednoga sela Vidovići, ali u vrijeme njegova rođenja žive u Martinšćici, gdje Ivo provodi svoje najranije djetinjstvo.

Prva pomoračka iskustva stječe upravo sa ocem tijekom ljetnih praznika 1956., kada je na malom drvenom m/b Mornarić otišao na putovanje iz Rijeke za Piran. Noć je proveo spavajući na palubi pokriven ceradom, a kada je zapuhala jaka bura i more zalijevalo palubu, premješten je u kormilarnicu ispod kormila, gdje je bez obzira na posrtanje broda produžio počinak. Svaka promjena straže, uz kurs broda, uključivala je i primopredaju maloga Ivića, sina noštroma Iva, koji je spavao do kvormilarovih nogu.

Srednju pomorsku školu od 1960. pohađa u drugoj generaciji novootvorene stare lošinjske pomorske škole i sanja kako će jednoga dana biti pomorski kapetan na velikom prekoceanskom brodu. Nakon četiri godine, 1965., po završetku Pomorske škole Ivo kao kadet odlazi u brodarsku kompaniju Jugolinija na m/b Plavnik kod iskusnoga starog kostrenskog kapetana Vojka Frke, gdje stječe prva pomoračka iskustva na dužobalnoj liniji u svojstvu v.d. III. časnika, od Rijeke do Haife u Izraelu. U težnji za većim prostranstvima i da bi bolje upoznao svijet, biva premješten na m/b Triglav na liniji za Japan, a potom na m/b Kranjčevića za Sjevernu Ameriku.

Ivo nastavlja svoju pomorsku karijeru te nakon dvije godine kadeture u Pomorskoj školi u Bakru polaže poručnički ispit. Višu pomorsku školu završava u Rijeci 1970.

Prvoga siječnja te iste godine u Malom Lošinju upoznaje mladu sedamnaestogodišnju prekrasnu Lošinjanku paških korijena, svoju buduću suprugu, Zoricu Badurina. U lipnju 1971. ukrcao se u Hamburgu u svojstvu II.

časnika palube na m/b Rosina Topic. Na tom brodu, ploveći nepreglednim prostranstvima Pacifičkog oceana, Ivo je bio neprekidno 19 mjeseci i prošao dva puta oko svijeta: jednom putujući prema zapadu pa kroz Panamski kanal i Australiju prema Europi, a drugi put prema istoku na povratku u Europu opet kroz Panamski kanal u siječnju 1973.

Nakon 37 godina smjenske službe u svojstvu zapovjednika broda i 47 godina aktivnog života pomoračkog zvanja, kapetan duge plovidbe Ivo Saganić odlazi 2012. u zasluženu mirovinu, gdje nastavlja s još većim žarom istraživanje povijesti sela Vidovići, kao i genealogiju svih stanovnika u tom mjestu koji su tu živjeli posljednjih 200 godina.

Ivo ne miruje i svoju životnu energiju pretiče u istraživanje i skupljanje materijala, pišući knjigu Naši stari Vidošćani, sve to iz ljubavi prema svojim precima i želi da u sadašnjoj i budućoj generaciji potakne ljubav i znatiželju prema onim precima koji su živjeli u tom malom, a sada gotovo napuštenom selu Vidovići, odakle se pruža prekrasan pogled na Kvarnerski zaljev i more kojim je kapetan Ivo cijeloga života plovio.

a.v.



Veoma su rijetka istraživanja i publciranja koja obuhvaćaju cjelovitu povijest svih obiteljskih zajednica jednog naselja, a na cresko-lošinjskom otočju ovo je privenac.

Kapetan duge plovidbe u miru IVO SAGANIĆ si je dao truda, zbog velike ljubavi i poštovanja spram njegovih predaka, pa tako i svih mještana naselja VIDOVIĆI na otoku Cresu, da je uložio više godina u prikupljanje podataka o svakom od njegovih 27 domaćinstava tijekom dva zadnja

stoljeća. Veliki posao, još veći zanos, a rezultati začuđujući.

Dok nam nepovratno zamiru otočna naselja i obitelji, Ivo je „uskrsnuo“ sve te Vidošćane, od kojih većine odavno nema, sa svim njihovim obiteljima, djecom, unucima, prauuncima, rođacima, djedovima i bakama, ovdje i diljem svijeta. Iz te jedinstvene kronike izlaze na svjetlo dana lica i opisi svih najvažnijih životnih podataka za svakog, pa i najmanjeg nekadašnjeg i sadašnjeg žitelja na tom brdu iznad Martinšćice. Iz te priče o precima vidimo muku i radost života na creskom kamenjaru, iskonsku borbu za preživljavanje, sve napore, strpljenje i tegobe, blagdane i veselja, optimizam i volju, ljubav i sve strasti koje su poticale i održale te hrabre, vrijedne i neponovljive ljude da ustraju i izdrže.

Autor Ivo Saganić, i sâm potomak takvih ljudi, a jedan od posljednjih naraštaja, koji se još svega onog ono što je nekoć činilo ovu zajednicu, nije mogao ostatei ravnodušan na jedno stalno i tiho nestajanje ponositih ljudi i mjesta pa se prihvatio velikog posla i uspio u tome, da je za sve Vidošćane, ali i za sve nas koji činimo dio takvog načina življenja, tradicija i uspomena, stvorio djelo napornu vrjednosti, koje će biti verificirano i time što će se tiskati. Upravo stoga što bi to moglo potaknuti još nekog entuzijasta da prouči i svoje rodno mjesto ili kraj, i tako spasi od zaborava sav napor brojnih naraštaja, a na čast i ponos kako predaka tako i još živućih sljednika, mora se ovom djelu pružiti podrška. Štoviše, autor je svoje djelo napisao i na starom jeziku njegovih mještana pa ovo poprima višedimenzionalnu širinu i dubinu, i postaje djelo koje će potaknuti daljnja i nova istraživanja.

Godine 1945. kada smo svijetu, prije definitivnog razgraničenja, morali dokazivati koji ljudi žive po otočnim naseljima, u Vidovićima je zapisano da tu stanuje 121 stanovnik u 30 obitelji i da su svi Hrvati!

Najlakše je reći da nema novaca za ovakvo nešto, ali nije daleko dan kada nam nikakvi novci neće moći pomoći da bi se časno i pošteno odužili svojim precima. Kapetan Ivo Saganić je ovim djelom dokazao svoju odanost precima i tako im može mirno „pogledati u lice“. Možemo li mi ostali?

Dr. sc. Julijano Sokolić

PIŠE: DINKO ZOROVIĆ-ETO

Komu dodijeliti plavu vrpcau?

Plava vrpca Vjesnika

Kad god se u nas dodjeljuje Plava vrpca i kad se objavi koji su laureati – obuzme me nekontrolirani bijes, nekada to i napišem, nekada samo psujem... Opet sam odlučio pisati, moj revolt je jači od samo-kontrole...

Bjesnim kada odličje prime članovi lučkih kapetanija, pomorske policije, spasilačkih društava, evo, sada i ugovorni/paušalno plaćeni član za prijevoz bolesnika... A evo zašto sam bijesan: pa njihov je to glavni posao, cijelu godinu primaju za to plaću. Tā nisu valjda plaćeni samo za to da bi cijelo vrijeme natezali kožicu. Oni su cijelu godinu plaćeni da u danom trenutku, kada se od njih traži – naprave posao za koji su plaćeni. A to je spašavanje. Za to imaju brodice, brodove, opremu... Da se razumijemo: akcija treba biti učinjena onda i samo onda kada se ne dovodi u pitanje njihov život. Ako bi takvu akciju učinili dovodeći u opasnost vlastiti život – treba ih degradirati, smijeniti... Na moru se rade herojska djela, nikako samoubilačka. To je naš kodeks ponašanja.

Isto se tako ne bi smjelo nagrađivati lovorikama nikog profesionalnog pomorca u službi (dakle dok prima plaću) za, ma i herojske, akcije spašavanja. Svi smo mi bili tijekom školovanja poučavani u traganju i spašavanju i u opisu našega radnog mjesta na brodu to nam je imperativ: poduzeti akciju spašavanja kada se za to

ukaže potreba!

Nikom normalnom, valjda, neće pasti na pamet da se nagradi brod, ili posada, HRM „Andrija Mohorovičić“ premda je spasio u ovoljetnoj akciji na Mediteranu više od dvije tisuće izbjeglica/raseljenih. Tā za to vrijeme su primali plaće i to im je bila najnormalnija dužnost. Budu li se, pogrešno, nagrađivali za svakog spašenog, idućih par tisuća godina Plave vrpce rezervirane su samo za njih.

A da na moru ima vjetrova i valova – pa zar to nije normalna stvar? Bar za nas kojima je to životni prostor. Komu to smeta – neka ide uzgajati puževe... daleko od mora.

Povući ću dvije paralele:

- kako bi to bilo da se daju „lovorike“ članovima profesionalnih vatrogasnih društava jer su spasili ljude, šume, kuće...? Tā oni uglavnom (srećom) u svojim prostorijama igraju briškulu. A plaćeni su. Plaćeni su za to da bi u slučaju potrebe poduzimali akcije spašavanja, što je, očekivano, vrlo težak i opasan posao. Nasuprot njima treba posebno valorizirati svaku akciju članova dobrovoljnih vatrogasnih društava. Oni hrane obitelji radeći u brodogradilištu, ribarici, na polju... K tome kada zatreba besplatno se stavljaju u službu potrebitima. To valja posebno cijeniti.

Isto tako, kako bi bilo nagrađivati ekipe kirurga/anestezijologa/sestara u bolnicama

jer operacijama spašavaju ljudske živote? I jako im smrdi, naročito kod operacija debeloga crijeva. Ma naravno da spašavaju – ali za to primaju mjesečnu plaću, to im je u opisu radnog mjesta. Nikakve posebne nagrade i priznanja za to ne zaslužuju.

I još jedan hipotetički slučaj:

- neka s trajekta u vožnji padne jedno dijete u more (ne dao Bog da se ikad desi). Ako za njim skoči u more, pronađe ga i spasi bilo koji član posade (palube, stroja, bijelog osoblja, jer su svi oni educirani u spašavanju) – srdačno mu treba zahvaliti, potapšati po leđima... Činio je samo svoju dužnost za koju je plaćen. Ako, pak, pad djeteta vidi putnik s trajekta, skoči u more, pronađe dijete i spasi ga – e, njemu pripadaju lovorike, Plava vrpca. (Ne znam, jedino, kako bi trebalo tretirati slučaj kada bi takvu herojsku akciju poduzela konobarica sa šanka u bifeu.)

I od kud sada pomorce posebno nagrađivati za posao za koji su ionako već plaćeni!?

A ima toliko mnogo, bar u nas koji imamo toliku obalu i otoke, ljudi koji ne primaju za to plaću, a toliko mnogo doprinose sigurnosti i spašavanju na moru. Njihov bi doprinos valjalo vrednovati.

Što vi, poštovani čitatelji, mislite o ovome?

Uz srdačan pozdrav, Dinko

**REDAKCIJA SE ZAHVALJUJE SVIMA KOJI SU SVOJIM PRILOZIMA
OMOGUČILI IZLAZAK OVOG BROJA LISTA POMORAC**

**ZOROVIC MARITIME SERVICES AGENCY
DAMACO d.o.o
LOŠINJSKA PLOVIDBA
RENATO DUDIĆ
ROBERT MARUŠIĆ
LUCIO JURJAKO
BORIS RUKONIĆ
DINKO MALNAR
JULIJANO SOKOLIĆ
ANDRINO MAGLIEVAZ**

PIŠE: MILKO KRONJA, INSPEKTOR SINDIKATA POMORACA HRVATSKE I ITF-A

M/V ANE - SUDBINA POMORACA



Na sidru M/V Ane čeka bolje dane

Foto: M. Kronja

Napisi o zlosretnoj sudbini pomoraca sa broda Ane počeli su se pojavljivati od njegovog zaustavljanja od strane brodogradilišta V. Lenac u splitskoj luci u siječnju 2014. godine. Međutim, problemi sa tim brodom su započeli puno ranije pa je uputno i o tome reći ponešto, te se isto tako osvrnuti na seriju (dez)informacija koje su pratile ovaj slučaj.

Brod Ane, u formalnom vlasništvu tvrtke Fractal shipping iz Sv. Vincenta i Grenadina, iza koje stoji nekadašnji direktor splitskog Jadroplova Nikša Giovanelli, nabavljen je potkraj 2010. godine, nakon pune 24 godine plovidbi pod imenom Sra-kane za račun Lošinjske plovidbe. Kupoprodaja je financirana kreditom Credo banke, koja je na njega upisala hipoteku u iznosu od 1 100 000 US\$. Brod Ane je u prosincu 2011. obavio veći remont u brodogradilištu Lenac i nakon toga se počinje vući prvi rep a to je odbijanje brodaru da plati iznos računa koji mu je ispostavljen od strane Riječana jer je imao primjedbe na kvalitetu nanesene boje i još neke druge stavke.

Negdje u to vrijeme počinju i veća kašnjenja isplata plaća pomorcima koji su plovili na Ani, a brodar isto tako ne plaća ni obroke kredita banci.

Nakon višemjesečnih prepirki, brodogradilište Lenac zaustavlja brod Ane u luci Koper i od brodaru traži isplatu dijela potraživanja te kontinuirano predočavanje prihoda od vozarina i plaćanje dijelova nespornog dijela duga kada iste prispiju, a da se za veći dio duga potpiše sporazum o arbitraži. Brodar nije platio ništa a Lenac po drugi put zaustavlja brod u luci Koper, u rujnu 2013. godine. Tada dolazi do zahtjeva dijela članova posade koji su se trebali iskrcati za isplatom svih

njihovih potraživanja. Isto se nije moglo ispuniti bez da brod isplovi na plovidbeni zadatak, te je angažmanom SPH/ITF došlo do povlačenja blokade Lenca a smjena posade se dogovorila na sidrištu luke Split nakon što stigne prihod od vozarine. Važ-



Dio posade broda: kormilar Žilić, električar Vlačić i mazač Vušković, u iščekivanju isplata plaća

Foto: M. Kronja

no je napomenuti da od kolovoza 2013. godine u Hrvatskoj stupa na snagu nova konvencija o radu pomoraca - MLC 2006, koja izričito zahtijeva redovnu mjesečnu isplatu ukrcanim pomorcima, te potpunu isplatu svih dugova pomorcima prilikom repatrijacije.

Fractal shipping je unatoč toj činjenici iskrcanim pomorcima ponudio isplatu samo cca 60 % potraživanja a ostatak od budućih vozarina. Pomorci su, usprkos zakonskoj mogućnosti da u tom trenutku oni blokiraju plovidbu broda koji bi u tom slučaju odmah završio na sudskoj dražbi, pristali na ovakvo rješenje te time dali Fractalu šansu da opstane, a brodar je na zahtjev ITF inspektora potpisao Kolektivni ugovor za predmetni brod kako bi se posada još više zaštitila. Po predloženim podacima, prvi priznati dug pomorcima sa broda Ane je iznosio nepunih 100 000 US\$, što čini tromjesečni iznos plaća pomoraca na brodu.

Ane je nastavila sa plovidbama i nakon pet učinjenih putovanja, unatoč obećanjima brodo vlasnika, dug iskrcanim po-

morcima nije bio isplaćen, odnosno tek je neznatno smanjen, a onima na brodu je još dodatno povećan.

U međuvremenu se javlja još pomoraca sa neevidentiranim prijašnjim dugovanjima te potpisuju punomoći SPH oko zastupanja. Sa Fractalom se opet pregovara o dinamičnim isplatama i negdje u to vrijeme brod Ane iz Alžira stiže u balastu u luku Split na ukrcaj tereta građevinskog željeza, te ga u tom trenutku Lenac opet sudski zaustavlja, a blokadi se uskoro pridružuje i slovenska tvrtka za opskrbu brodova Adrimed sa iznosom od cca 30 000 EUR. Brod unatoč sudskoj mjeri nastavlja trgovačke operacije i po kompletiranju ukrcaja, traži se izlaz iz te zamršene situacije te se preko brokera za to putovanje, tvrtke Stemcor pokušava dogovoriti isplata dijela potraživanja Lenca, koji traži 50 000 EUR za oslobađanje broda, međutim kako im je ponuđeno po njihovoj ocjeni nedovoljnih 35 000 EUR, oni ne pristaju i brod ostaje vezan. Fractal počinje sa slanjem niza računa Lencu u kojima mu fakturira troškove stajanja odnosno održavanja broda, a u međuvremenu od Stemcora uzima preostali dio uplaćene vozarine za putovanje koje se neće nikad učiniti (vozarina je od strane kupca uplaćena u potpunom iznosu nakon završetka ukrcaja tereta).

Nakon skoro dva mjeseca čekanja i prepucavanja, 15. ožujka 2014. brodar proglašava raspremu broda i trenutačni otkaz svim pomorcima koji su dotada ostali na brodu. Tvrdi da je financijski upropašten i da je u bankrotu, te da više ne može održavati brod i posadu. Od strane SPH/ITF je upozoren da po Kolektivnom ugovoru kojeg je potpisnik, pomorci u slučaju raspreme broda imaju pravo na otkazni rok od mjesec dana, dakle do 15. travnja 2014. Giovanelli to u početku prihvaća, ali se poslije smrti brodske kuhara na Ani, gdje je Kolektivnim ugovorom predviđena znatna odšteta, predomislio i rekao da ne priznaje otkazni rok, iako se njegova obveza po tom pitanju može vrlo lako dokazati.

U idućem skoro dvomjesečnom razdoblju, gdje se posada ne želi iskrcati bez da ih se isplati, SPH vodi brigu o opskrbi broda hranom (uz jednokratnu pomoć Lenca), vodom (dobrotom JVP Split) te pregovorima sa Lukom i Lučkom upravom oko opskrbe električnom energijom.

Kada su se sve zalihe iscrpile a dovod struje naposljetku prekinut, posada se iskrca sa broda, uz pismo upućeno resornom Ministarstvu, Kapetaniji i brodaru gdje ističu da u takvim neljudskim uvjetima više ne mogu boraviti, a da spomenute smatraju odgovornima ako se brodu nešto dogodi..

Na brodu ostaje samo mornar Savo Škoro, koji je neformalni čuvar Ane dok se njena sudbina ne riješi. Pregovara se sa Credo bankom (koja je u međuvremenu završila u stečaju), ona u to vrijeme dobija ponudu potencijalnih kupaca broda da joj se isplati cca 50 % hipoteke kako bi istu skinula i brod se konačno prodao a pomorci bi u tom slučaju bili isplaćeni u cijelosti. Nažalost, vjerovnici banke nisu shvatili da im je to praktički jedina prigoda da dođu do bilo kakvog novca u slučaju „Ane“ pa nisu prihvatili prijedlog i time su praktički dokinuli mogućnost brzog rješavanja slučaja odnosno isplate posade. Giovanelli tada daje izjavu da je brod nemoguće pokrenuti, zbog nabujalih lučkih troškova, klase te osiguranja.

Zaboravio je napomenuti najveću i najvažniju stavku a to je dug pomorcima – u međuvremenu je dosegnuo skoro 400 000 US\$ (što predstavlja 14 mjesečnih plaća posadi) te je još uvećan za više od 95 000 US\$ na ime odštete obitelji preminulog kuhara; ali se zato u medijima stalno pojavljuju pozivi SPH-u da osigura brzu prodaju broda.

Da bi Trgovački sud donio ovršnu presudu u slučaju prodaje broda, potrebno je da raspoláže relevantnim i ovjerenim podacima o dugovanjima pomorcima.

Nažalost, tu se ne radi o 90 % nespornih potraživanja, kako je to Giovanelli izjavio, već naprotiv, kod velike većine pomoraca svote sa lista dugovanja koju je sačinio Fractal bile su znatno manje od onih koje su priložili sami pomorci. Dijelom je to nastalo zbog neažurnog knjigovodstva tvrtke, gdje su se obračunavali iznosi plaća bez bonusa koji su od strane Giovanellija bili obećavani pomorcima prije ukrcaja a dijelom zbog već spomenute činjenice da je

U malološinskom škeru brod ponovo otkriva stari logo Lošinjske plovidbe



Foto: A. Vunić

odlučio ne poštivati nesporne odredbe Kolektivnog ugovora o otkaznom roku. Primjerice, jedan pomorac je iskazao ukupno potraživanje od 41 000 US\$ a priznavalo mu se tek nešto više od 16 000 US\$, te su se na koncu našli negdje na polovici.

U svakom slučaju, tvrtka nije željela priznati spomenute bonuse, ali je to naposljetku ipak morala učiniti za one pomorce koji su se prethodno osigurali pa umjesto samo usmenog, imali i pismeni dokaz o predviđenom bonusu u plaći. Tako su oni dobili nove potvrde o potraživanju jer bez takvih isprava nisu željeli ići na Sud a ukoliko bi prijavili svoja kompletna dugovanja uz prethodno izdanu potvrdu Fractala u kojoj ne stoji taj iznos, ne bi uopće mogli sudski dokazati svoja potraživanja.

Cijela ta procedura prijave te usklađivanja tražbina potrajala je četiri mjeseca i nakon nje su se počela zakazivati sudska ročišta u svrhu priznavanja potraživanja članovima posade broda kako bi se mogla donijeti odluka o ovršnoj prodaji broda. U međuvremenu Giovanelli vodi arbitražni postupak sa Lencem i nekoliko puta u medijima daje sasvim neshvatljive izjave (koje su usto potpuno kontradiktorne onome što je izjavljivao u proljeće 2014.), da će pokrenuti brod Ane odnosno da će isti isploviti iz Splita ako on dobije spor sa Lencem.

U stvarnosti, nakon što je propuštena realna prilika da uz relativno malo uloženog novca brod otplovi iz Splita, sam je proglasio da nije sposoban uzdržavati brod i posadu, a da nije bilo odbijanja potencijalnih kupaca broda od strane Credo banke, koja je naposljetku odbila izbrisati hipoteku u zamjenu za svotu od pola milijuna američkih dolara (tako bi svojim vjerovnicima osigurala barem polovicu potraživanja od Fractala, a ovako oni neće dobiti ama baš ni jednog dolarskog centa), Giovanelli nakon samoproglāšenog bankrota, koji je izgleda vrijedio samo što se tiče njegovih obveza dok je prava za svaki slučaj zadržao, uopće ne bi mogao niti figurirati kao vlasnik broda, a nekmoli u procesu sudske prodaje, a Lučka kapetanija ne dozvoljava isplavlavanje bez podmire dugova pomorcima, Lučkoj upravi i Luci te obnove plovidbenih svjedodžbi broda, što sve skupa iznosi više no vrijednost vremenog broda kao starog željeza.

Također, na Arbitražnom sudu **Fractal shipping** nije dobio spor sa Lencem, tako da je cijela ova priča postala još tražičnija, pogotovo što su pomorci odnosno SPH cijelo vrijeme bili i više no koopera-

tivni u smislu održavanja poslovanja brodaru i sačuvanja radnih mjesta. Unatoč tom vjetru u krmu Fractala, kao rezultat je nažalost ostao višestruko povećan dug i 18-mjesečno zaustavljanje broda prije sudske prodaje.

U kojoj će se mjeri bivši pomorci sa Ane uspjeti naplatiti, ovisilo je o rezultatu sudske dražbe koja je prvo zakazana u kolovozu 2015., ali nije bilo zainteresiranih za kupnju broda po cijeni od 475 000 US\$ (početna cijena po kojoj se brod mogao prodavati te iznosi 50 % od iznosa na koji je sudski vještak procijenio brod, a to je 950 000 US\$).

Tako je zakazana druga dražba, na kojoj je minimalna početna cijena bila 317 000 US\$. Međutim, i tu nije moglo bez komplikacija. Naime, sudac Velimir Vuković je naložio da se teret građevinskog željeza iskrca sa broda i to o trošku tereta, odnosno da se Luka Split naplati od njegove prodaje.

Vlasnik tereta se nakon obavljenog iskrcaja pojavio na sudu, tvrdeći da on nije dužan platiti iskrcaj a to mu je priznao i sudac. Skoro 40 000 EUR smanjena i onako nedovoljna svota za raspodjelu pomorcima.

Brod je konačno prodan na dražbi **14. listopada 2015.** za minimalnu početnu cijenu slovačkoj tvrtki **Vintage Trading iz Bratislave**, u čije je ime izjavu dao njezin predstavnik **Janez Stanovnik** koji je rekao da namjerava popraviti brod i dalje ga eksploatirati. Hoće li Ane, koja je u međuvremenu promijenila ime i zastavu – opet je dobila originalno ime **Srakane** a zastava je panamska – opet u plovidbu ili će pak podijeliti sudbinu svoje braće **Orleca, Orjule i Ilovika**, izgrađenih od 1985. do 1988. u brodogradilištu 3. Maj – svi su, naime, osim broda **Susak**, koji još uvijek plovi pod egipatskom zastavom kao **Egy Pride**, već do ljeta 2012. godine ostavili svoje kosti u indijskim odnosno kineskim rezalištima, ostaje da se vidi. Brod je sve do travnja 2016. bio na mrtvom vezu u Splitu a nakon toga je dotegljen u brodogradilište u **Malom Lošinju** gdje bi trebao biti osposobljen za navigaciju. Iako je već osam mjeseci novac za isplatu pomoraca deponiran na splitskom trgovačkom sudu, oni još uvijek nisu dobili ništa od njega, jer je slovenski **Adrimed** bio uporan u žalbama na presudu tako da je predmet završio na Visokom trgovačkom sudu u zagrebu odakle stižu uvjerenja da bi uskoro mogao biti riješen a pomorci konačno doći do mukotrpnog zarađenih plaća.

IZ DNEVNIKA POMORACA - PRIREDIO A.VUNIĆ

Sa M/V Srakane po uzburkanim morima

Na M/V *Srakane* je bio i kap. Renato Dudić, prvi predsjednik naše Udruge, tada u svojstvu 1. časnika palube:



U plovidbi Atlantikom

S brodom *Srakane*, popularnim trećemajcem, obišao sam gotovo pola svijeta. Već sam otprilike znao kako ovi brodovi funkcioniraju, jer sam prethodno, s dva ugovora od po 6 mjeseci, proveo na sister shipu *Orlec*. Bilo je to u razdoblju od 1990. do 1992. kad su trećemajci bili na liniji Sjeverna Europa – Mediteran. Početkom 1994. *Srakane* izlazi iz ove linije i kreće na putovanje preko Atlantika, točnije iz Seville, za Port Au Prince (Haiti) s teretom od 3.000 t uvrećane riže. Bila je to donacija belgijske vlade narodu Haitija. Zanimljivo da je teret u Seville ukrcao za tri, a iskrcaj na Haitima trajao je 24 dana. Nakon toga, brod i dalje ostaje u vodama Kariba, točnije u charteru engleske kompanije *Geest Line*, gdje smo razvozili kontejnere po Karipskom otočju. Nesumnjivo najljepše iskustvo na brodu u 10-godišnjem navigacijskom stažu. Sedmodnevno putovanje je započinjalo u Barbadosu, a završavalo na Antigui. Svakoga dana ticali su se redom otoci: Barbados, Grenada, St. Vincent i Grenadini, Dominica, St. Lucia, Martinique, Antigua. Teret je količinski bio zanemarljiv, ukrcajno-iskrcajne operacije trajale su 15-20 minuta, pa je bilo vremena i za izlaske i opuštanje. Ova idila trajala je puna četiri mjeseca. Znali smo da će nam ovo "krstarenje" Karibima kad-tad stići na naplatu. I stiglo je. Po izlasku iz chartera brod je za ukrcaj dobio specijalni

teret, koji se može ubrojiti u kategoriju teških i glomaznih tereta. Trebalo je ukrcati dvije turbine i dva generatora s pripadajućom opremom. Ukupno nešto iznad 1.800 t tereta. Za mene je to bilo sasvim novo iskustvo, ukrcaj se

odvijao vrlo sporo i nadasve precizno. Nakon što je teret ukrcao, na brodu je boravilo 50-ak ljudi koji su marljivo i iznad svega stručno radili na pričvršćivanju (ricivanju) i osiguranju tereta od pomicanja. U tu svrhu pojedini djelovi tereta vareni su za brodsku konstrukciju i tanktop*. Utrošeno je nekoliko km lanaca, čelik čela i ostale opreme. Ovaj jako dobar posao odrađen je u luci Charleston (Florida - USA), što se kasnije pokazalo ključnim. Čekalo nas je više od mjesec dana plovidbe jer je odredište bio daleki Singapore, do kojeg je trebalo stići plovidbom Atlantikom, Mediteranom, Sueskim kanalom, Indijskim oceanom. Bio je 20. veljače 1994. Tri dana po isplovljenju zahvatilo nas je orkansko nevrijeme. Nesmanjenom žestinom, držalo nas je četiri dana i tri noći. Težak teret u skladištima uzrokovao je vrlo niski položaj sistemnog težišta te iznimno visoku vrijednost metacentarske visine* što je za posljedicu imalo vrlo brze periode valjanja i posrtanja, a naprezanja broda bila su doslovno stravična. Svima nam je bilo jasno da ovisimo o pogonu, ali i još više o teretu. Iz minute u minutu, iz sata u sat, iščekivali smo pucanje rica* i pomak tereta... a to bi značilo kraj. Prošli smo pravi pakao. Četvrti dan vrijeme se smirilo te je izvršena korekcija kursa put Gibraltara. Mediteran je bio relativno pitom za ožujak. Prolaskom Sueskog



Na sidru

kanala, na sidrištu Jeddah, ukricali smo bunker* i produžili dalje. Zanimljivo je da u to vrijeme somalski pirati nisu još bili aktivni. Indijski ocean smo preplovili u bonaci te smo nakon 42 dana plovidbe sretno stigli na odredište, u Singapore. Po iskrcaju tereta, u Singaporeu je brod dokovan,

a zatim je, ponovno s teretom kontejnera, zaplovio na novoj liniji, između luka Indije i Istočne Afrike.

Prošlo je 26 godina i evo me opet na *Srakanama*, u svojstvu pilota, kad je brod iz Splita dotegljeno u malološinsku luku. Dok se penjem na most, ali i dok ga svakodnevno gledam iz učionice Pomorske škole, naviru sva ona lijepa i nešto manje lijepa sjećanja sa ovog, čini se, neuništivog 100 metarskog lamarina*.

Tanktop – najdonja paluba

Metacentarska visina – najmjerodavniji pokazatelj početne poprečne stabilnosti broda

Rica – morski vez za pričvršćivanje i osiguranje tereta od pomicanja

Bunker – teško gorivo

Lamarin – pomorački izraz za lim, metalna, čelična ploča

D. Renato

Fotografije iz arhive kap. R. Dudića



Prijevoz teških tereta

PROFESIJA - SKIPER

SKIPER JE POMORAC I TURISTIČKI DJELATNIK

U nautičkom turizmu skiper je traženo zanimanje. Traženo širom svijeta, svugdje gdje ima mora i turista željnih plovidbe. Nadasve je traženo u Hrvatskoj, „zemlji tisuću otoka“, i prelijepe, bogato razvedene obale. Stotine tisuća turista sa svih strana svijeta u ljetnim mjeseci plove našim Jadranom. Neki na svome brodu, drugi na unajmljenom. Isto tako, neki su sami sebi „kapetani“, drugi se žele do kraja opustiti, maksimalno uživati u čarima mora i plovidbe, pa angažiraju ljude koji će upravljati njihovim brodom, kompletno o njemu brinuti. To je posao za skipere. Maksimalno pojednostavljeno bila bi to najkraća definicija

plovilo povjereno. Također, skiper treba poznavati more i prilike što na njemu vladaju. Iz toga proizlaze određena pomoračka znanja i vještine. U skromnom obliku regulirano je to Pravilnikom o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružati građanin. U njemu stoji: „Za pružanje usluge skipera na brodicu građanin mora imati svjedodžbu o sposobnosti za službu mornara motorista i pomorskog radiotelefonista s ograničenom ovlasti, odnosno GMDSS operatora s ograničenom ovlasti.“ Ne može se reći da zakonodavac previše zahtijeva. Sad se traži barem to. Ne tako davno skiperskim poslom pokušavale su se baviti osobe s

formalnosti, mora osigurati vez u marinii za noćenje, često rezervirati stol u restoranu za večeru, pozvati taksi. Ni slučajno skiper ne smije otići na spavanje dok svi putnici nisu na brodu. Nije važno do kada će ih čekati. Može mu se dogoditi da isplovi nakon neprospavane noći. Briga gosta za njegov umor, on je platio uslugu, možda i najam broda, skiperu je dužnost ispunjavati njegove želje, ponekad i hirove. Gost se može naspavati i u toku plovidbe, a skiper... Neka čeka zimu!

Dakle, skiper je istodobno, u jednoj osobi, pomorac i turistički djelatnik. U stvarnosti skiperi baš i ne znaju kamo pripadaju. Ne tako davno skipera uopće



Jahta u malološijskoj luci ovih dana

Foto: A. Vunić

skiperskog posla. Ne može se, međutim, reći da je on samo voditelj ili zapovjednik turističkog plovila.

Skiper je traženo, a trebalo bi biti i cijenjeno zanimanje. Koliko je, i kako cijenjeno, to je već tema o kojoj se može puno raspravljati. Negdje jest, ali u nas baš i nije. Sad slijedi pitanje: zašto nije? I opet se nudi više odgovora i različitih objašnjenja skiperskog posla. Često se u takvim raspravama može čuti dilema: je li skiper pomorac ili turistički djelatnik? Odgovori su različiti, ovisno o tome od koga dolaze. S jakim argumentima istupaju zagovornici jedne i druge strane. I svatko tvrdi da je baš on u pravu.

Skiper je pomorac. To nitko ne može poreći. Mora poznavati brod i, što je još važnije, mora znati njime upravljati. Što ne znači da baš mora biti kapetan. Ponekad i mora, ovisno o tome kakvo mu je

ovlaštenjem za voditelja brodice.

Zato skiperi i negoduju, posebno oni kvalitetni, profesionalci u svom poslu. Često se, i opravdano, žale na nelojalnu konkurenciju, na pojedince koji žele na brzinu zaraditi, a nemaju potrebne kvalifikacije i znanja. Uz to, jeftinije naplaćuju svoje usluge, čime dodatno devalviraju skiperski posao. A, protestiraju oni, ionako ih se previše podcjenjuje i omalovažava.

Dokazali smo, skiper je pomorac, to ne može nitko osporiti. Isto tako, skiper je i turistički djelatnik. Lako je i to dokazati. On mora biti turistički vodič, dobar poznavatelj naše obale i otoka, odnosno područja kojim plovi. Mora poznavati strane jezike, ne može tjedan ili dva biti s gostima na brodu a da ne komuniciraju. Naprosto je to nemoguće. Skiper mora za gosta u toku plovidbe obavljati i određene

nije bilo u nomenklaturi zanimanja u Hrvatskoj. Sada su zakonom definirani, ali dalje od toga ništa nije učinjeno. Skiperi nisu organizirani, nemaju svoj sindikat, niti bilo kakav oblik zaštite. U povoljnijem su položaju skiperi koji rade u sklopu charter tvrtki. Ostali su prepušteni sami sebi, nesređenom charter tržištu, prisiljeni prihvaćati cijene rada što ih određuju vlasnici plovila i razni agenti, odnosno posrednici. Rijetki su pojedinci s reguliranim statusom, registrirani kao obrtnici, koji plaćaju mirovinsko i zdravstveno osiguranje. Prije petnaestak godina u Rijeci je osnovana Udruga skipera Jadrana koja je upravo takve zadatke postavila za cilj svoga rada. Pokušalo se, okupljeno je oko 200 članova, ali vidljivih rezultata nije bilo i s vremenom je sve zamrlo.

Branko Šuljić



O Julijanu Sokoliću

Autor ovoga *Vremeplova*, i brojnih drugih zapisa o pomorskoj povijesti lošinjskog otoka, Julijano Sokolić (1943.) i sâm je, u određenom razdoblju svoga života, dodavao detalje toj povijesti. Naime, najprije je polazio i diplomirao na brodstrojarskom odjelu Pomorske škole u Bakru 1962. godine, a kao vježbenik stroja prošao je djelatnu praksu na brodovima Kvarnerske plovidbe i Jugoslavenske linijske plovidbe iz Rijeke. Nakon polaganja ispita za pomorskog strojara i stjecanja prvoga *breveta*, ovlasti profesionalne odgovornosti i napredovanja, nastavlja plovidbu na obnovljenoj floti Lošinjske plovidbe iz Malog Lošinja. Prošao je Julijano praksu na parnom stacionarnom stroju, na parnim turbinama i na motorima s unutarnjim izgaranjem. Već s dovoljno plovidbenog iskustva, diplomirao je na Višoj pomorskoj školi u Piranu 1966. godine, a 1967. unaprijeđen u čin upravitelja stroja, te je sa svojih 24 godina bio jedan od najmlađih u ondašnjoj trgovačkoj mornarici. Nakon polaganja ispita za strojara prve klase i ukrcaja na m/b *Učka*, odlučuje nastaviti studij i, nakon postignute diplome inženjera strojarstva, zapošljava se na kopnu, u malološinjskom brodogradilištu 1973. godine.

Počinje bilježiti najprije aktualne događaje vezane za povijest i život na otocima, da bi od 1979., kao urednik Otočkog ljetopisa Cres-Lošinj, počeo istraživati i pisati znanstvene studije o pomorstvu otoka Lošinja. To će ga opredijeliti kao čovjeka od struke, koji će kroz iduća desetljeća umnogome proširiti znanje o bogatoj i neprocjenjivoj ulozi koje je pomorstvo, kroz brodarstvo, brodograditeljstvo i pomorsko školstvo, imalo u razvitku otoka Lošinja, civilizacijski i kulturno. Svakako treba dodati to da je 2011. godine u Zadru briljantno obranio svoju doktorsku disertaciju pod naslovom "Povijest brodogradnje otoka Lošinja od 1823. do 1915. godine".

...I tako sve do danas, a nadamo se da neće skoro stati, jer tema ima na pretek, a istraživači i pisci ovakvog formata su rijetkost.

Julijano je jedan od osnivača i član Kluba pomoraca Lošinj. Tako će kroz raznolike aktivnosti sačuvati duh i spomen na mlade, neponovljive dane plovidbe morima svijeta.

A. Vunić

IZ PERA JULIJANA SOKOLIĆA

Vremeplov lošinjskog pomorstva (2)

Prije 160 godina

Početakom 19. stoljeća, nakon kraja Napoleona, naši su krajevi definitivno potpali pod vlast austrijskih Habsburgovaca. I zavladao je toliko potreban mir. Opet je oživjela pomorska trgovina, a Lošinjani su, oslobođeni mletačkih ograničenja, krenuli smjelo u nove pomorske pothvate. Uglavnom sa starim i dotrajalim brodovima, a tko je je mogao, gradio je novogradnju u Veneciji, Chioggii, Trstu ili Rijeci. Najstarije djelatno brodogradilište na Lošinj u bilo je ono obitelji Katarinić (Cattarinich). Kad se izdanak ove obitelji Siksto školski osposobio za brodograditeljstvo, povjeren mu je izgradnja prvog većeg broda duge plovidbe, koji će dobiti simbolično ime PRIMO LUSSIGNANO (Prvi Lošinjanin). Bio je to dvojarbolni brik, dakako drveni, koji će zaploviti 1824. godine. Tko bi onda mogao zamisliti da će to biti prvi u floti od 362 jedrenjaka duge plovidbe što će ih lošinjska brodogradilišta osposobiti za plovidbu u slijedećih devedeset godina?

Razvitak brodogradnje Malog Lošinja, zahvaljujući ponajviše i prirodnim datostima uvala u kojoj se moglo nizati navoze za gradnju brodova zaštićenih od jakih vjetrova i valova, u jednom trenutku stvorilo je dovoljnu razinu zavisti kod susjednog Velog Lošinja, da su Veloselci počeli intenzivno razmišljati kako krenuti u brodogradnju prirodnim (ne)datostima unatoč. Jedan posebno nemiran i inventivan duh bio je kapetan Antun Baričević (Antonio Barichievich), zapovjednik Austrijskog Lloydja, tako što je pokrenuo svoje mještane u ambiciozni plan zatvaranja uvala Rovenjska valobranom prema južnim i istočnim vjetrovima spajanjem kopna s otočićem Školjićem. Dozvolu je ishodilo prvo tada na Jadranu utemeljeno Brodarsko društvo na dionice u Velom Lošinj (Società navale di Lussingrande) koncem 1854. godine. Prvom akcijom Društva, gradnjom lukobrana u Rovenjskoj, započelo se odmah. Austrijska je vlada odobrila gradnju lukobrana te je

polaganju kamena temeljca 29. ožujka 1856. godine bio nazočan nadvojvoda Ferdinand Maksimilijan, mlađi brat cara Franje Josipa Prvog, tada na funkciji zapovjednika Carske ratne mornarice. Zajedno s gradnjom lukobrana podizalo se i brodogradilište gdje je započeta izgradnja nave PRINCIPESSA CARLOTA, koja je ponijela ime po kćerki belgijskog kralja i zaručnici nadvojvode Ferdinanda Maksimilijana. Još će se tu izgraditi dva broda, da bi onda Društvo zapalo u krizu zbog nedostatka kapitala i prestalo djelovati zbog prestanka narudžbi kao izravne posljedice okončanja tzv. Krimskog rata. Još će se na istom mjestu, ali mnogo godina kasnije (1877.) izgraditi bark ESEMPIO, čija se maketa danas nalazi u Pomorskom muzeju u velološinjskoj kuli.

Prije 110 godina

Malo je poznato, a nažalost i Lošinjanima, da su veliki brodarski pothvat pokrenuli Velološinjani početkom prošlog stoljeća kada su zajednički kupili tri polovna čelična jedrenjaka i s njima poslovali nekoliko godina. To su bili nava ALBA i barkovi FRANCESCO GIUSEPPE i CONTESSA HILDA. Vlasnik ovih velikih jedrenjaka bio je konzorcij od više karatista kojima je na čelu bio Francesco Leva iz Velog Lošinja. Bili su namijenjeni prijevozu raznih tereta, a ponajviše salitre, soli dušikove kiseline s lakim kovinama, koja se upotrebljavala za umjetno gnojivo i za pravljenje baruta, iz Čilea za luke ondašnje imperije.

Bark CONTESSA HILDA (bivši engleski BLAIRGOWRIE), sagrađen je 1875. godine u Glasgowu, u Škotskoj, bio je dug 76,81 m, a širok 11,67 m, imao je 1646 BRT. Nabavljen je od strane spomenutog konzorcija 1902. godine. Zapovjednik CONTESSA HILDE je od prvog dana Veloselac kapetan Aldebrando Petrina uz još 16 članova posade. Kad sam polazio Pomorsku školu u Bakru, upoznao sam i razgovarao s kapetanom Ivom Čargonjom koji se ukrcao na CONTESSU HIL-

DU potkraj 1905. i ostavio dragocjeni pisani trag o čuvenom putovanju ovog broda iz Trsta za Čile. Godine 1906. brod je krenuo iz Trsta za Čile i postavio svojevrsni rekord brzine plovidbe. Naime, putovanje od Trsta mimo Rta dobre nade do Taltala u Čileu CONTESSA HILDA je prevalila u svega 94 dana (19 tisuća morskih milja!).

Postigla je bolje vrijeme od čuvenog klipera CUTTY SARK, a to je ujedno bilo dotad najkraće putovanje iz jadranskih luka do Čilea. Nažalost, kapetan A. Petrina pri plovidbi za čileansku luku Iquique umire 20. kolovoza 1906. u 64.-toj godini života. U Iquiqueu je pokopan i nalazi se na groblju br. 1, u grobnjoj niši br. 205. Ako kojeg čitatelja plovidba ili put tamo nanese neka napravi snimak i položi stručak cvijeta na grob jednog od zadnjih velikih lošinjskih zapovjednika jedrenjaka.

Prije 90 godina

Obitelj Kozulić (Cosulich) nadimkom Grubeša, jedna je od najpoznatijih iz pozornice brodarsko-brodograđevnih uspjelih projekata lošinjskog identiteta.

Dva brata, Marco Giovanni i Antonio Felice, zarana su se okušali u plovidbama 19. stoljeća, i njihovi potomci još danas vode dobre poslove i ne samo na području maritimnih zanimanja. Dok ja Marco Giovanni krenuo 1859. prema Veneciji i tu nastavio svojim brodarskim aktivnostima, Antonio Felice uputio je svoju djecu prema Trstu, gdje će oni razviti mnoge i uspješne poslove. Svakako najčuveniji među njegovom djecom postat će Callisto (1847-1918), poduzetnik svjetskog formata. Da sada ne spominjemo veličanstveni uspjeh na polju brodarske aktivnosti, prisjetit ćemo se da su Kozulići osnovali novo brodograđilište u Monfalconeu (Tržič) nedaleko Trsta 1908. pod nazivom Cantiere Navale Triestino. Jedan od razvojnih projekata ovog brodograđilišta postali su i hidrozrakoplovi. Uspješno su razvijali taj program toliko da su proizvodnjom motornih hidrozrakoplova utemeljili 1921. godine u Malom Lošinju tvrtku S.I.S.A. (Società Italiana Servizi Aerei), koja će u Kraljevini Italiji prva započeti putničkim komercijalnim letovima 1. travnja 1926. godine na pruži Trst-Venezia-Pavia-Torino i natrag. Ispočetak radilo se o aparatu CANT 10 koji

je mogao ponijeti pet putnika, a onda su se tipovi zrakoplova stalno dopunjavali povećavajući svoj kapacitet, kao i broj dnevnih linija. Tako da je već **15. listopada 1926. prvi hidrozrakoplov pristao u Malom Lošinju** kao dio pruge koja je Trst povezala s Pulom, Zadrom i Anconom. Tvrtka SISA je 1934. godine nacionalizirana da bi se stvorila Ala Littoria, sveobuhvatno poduzeće ondašnje talijanske civilne avijacije.

Prije 80 godina

Privlaka na otoku Lošinju 57 metara uski je pojas kopna između Rujnice i grada Malog Lošinja koji je mamio ljude na razmišljanje kako ga prekopati i spojiti malološinjsku uvalu i Lošinjski kanal odnosno Kvarner i Kvarnerić. To se tek počelo ostvarivati 1934. godine kada je gradonačelnikom Malog Lošinja postao brodograditelj Nicolo Martinolich. Iskop ondašnjim alatima i teško prikupljenim novcima odužio se, ali se **na Velu Gospu 15. kolovoza 1936.** moglo proslaviti probijanje ovog kanala i stvaranje od Lošinja zapravo dva otoka.

Kasnije je postavljen pomični most, koji je dozvoljavao i većim brodovima odnosno plovilima s jarbolom da preplove iz jednog mora u drugo. Sada je ukupna duljina izgrađenog kanala 80 metara, širina 8 metara, a najveća prolazna dubina 2,5 metra.

Nedavno je izvršena cjelovita rekonstrukcija ovog mosta, kao i nosivih betonskih zidova, kako bi mogao preuzeti sve veće terete koji donose razna vozila na otok. Radove na mostu je izvelo poduzeće Bimont iz Kukuljanova – Rijeka. Otvarat će se za prolaz plovila i dalje dvaput dnevno u 9 i 18 sati.

Prije 80 godina

U Svetom Jakovu (Muale Nerezine, kako su užali reć Čunščaci) rođen je od oca Nadala i majke Dumice rođ. Olović 7. siječnja/januara 1936. godine **Dinko Eto Zorović**, nautičar, koji će završiti Pomorsku školu u Bakru 1955. godine. S obzirom da smo bliski rod, dozvoljavam si otkriti čitateljima neke malo poznate detalje. Najprije, zašto Eto? To nije, kako on u šali tvrdi, da je to po mjeri težine (ettogrammo je hektogram ili sto grama, deset deka), već mu je to ime od milja. Na-

ime, u stara vremena, kod nas su slijedom vjekovne venecijanske tradicije imena po primala oblike od kojih su neki zadržani do danas. Tako je Dinko bio Domenigo (ne Domenico), pa skraćeno Menigo, a dijete se zvalo Menigeto, ili još kraće – Eto. Kako su njegov djed Ivan i moja baka po očevoj strani Antonija - Tonka OLOVIĆ, ustanovio sam, tražeći svoje korijene, da je neki ne baš pažljiv prepisivač u jednom trenutku prezimenu ORLOVIĆ ispustio slovo „r“ i tako izmislio prezime Olović. No, da ne bih previše zamario ovakvim „cakama“, idem dalje s opisivanjem osobe koja je ove godine proslavila osam desetljeća osebjnog i ispunjenog života.

Dinko Eto nije se otisnuo na more, već je nastavio studij na Prirodoslovnomatemičkom fakultetu u Zagrebu, na kojem je diplomirao 1961. godine. Specializirao se za borbu protiv korozije, koja nanosi velike štete na moru i kopnu, te je na zagrebačkom Tehnološkom fakultetu stekao diplomu doktora znanosti iz tog područja 1971. godine. Da bi se vratio na more, diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Rijeci 1980. godine (usput položio ispit za kapetana duge plovidbe) i tu će ostati do umirovljenja, odnosno bolje reći do penzioniranja, jer Dinko najmanje miruje. Osim predavanja na matičnom i drugim fakultetima, uključen je u brojne akcije koje ne trebam ni pokušati nabrajati. Ne znam ima li evidenciju o objavljenim znanstvenim člancima, autorskim i koautorskim knjigama, jer toga ima more. A tko zna broj nastupa na znanstvenim simpozijima, kod nas i vani? No, kako moram privesti kraju ovo kratko i nedovoljno predstavljanje, reći ću da je za nas otočane važno što je dao poticaj i pomogao aktivnost Koordinacije udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre 2014. godine, čime su pokrenuti brojni programi, izložbe, edicije, povijesne zbirke, gradnje tradicijskih barki i regate istih, što je sve zajedno zaustavilo olako zapuštanje djedovskog kulturnog nasljeđa.

No, zato je najbolje da on sam sebe predstavi svojim načinom razmišljanja i pisanja. Za ovu priliku izabrao sam prilog iz Sušačke revije objavljen 2008. godine.

Dragom Dinku Eto želim još mnogo zdravih i plodnih ljeta. Živio!!!

Slijedi prilog:

PIŠE: DINKO ZOROVIĆ - ETO

Naš autohtoni brod

Ma kako je lijepo pisati o nečemu o čemu a ma baš ništa ne znaš. Nasumce lupiš po kojekakvim slovima, dobar dio njih uobličiće se u nekakve riječi, ove pak se kako - tako usklade u rečenice i na kraju dolazi točka. Točka, ma kako je to lijepa interpunkcija, ali i pojam...

Dvojica viđenijih članova "Kluba Sušačana" pozvali su me u Kont (možda bi trebalo pisati "Cont", ali mi godina proizvodnje, moje, naravno to zabranjuje) na kavu i platili. Nakon toga su mi naručili naslov. Bio sam plaćen: ili prihvatiti naslov ili vratiti novac za kavu. Kako sam škrti Nerezinc, učinio sam ono prvo. Spasit će me jedino "upitnici" (?,?,?,?...). Kad iza nekog slijeda, reda dolaze tri točke, u matematici to znači da ih ima beskonačno, ili, bolje mi se sviđa lingvistički pojam, bezbroj.

Kao prva riječ u naslovu je "naš". Da bih znao na što se odnosi "naš", trebao bih prvo raščlaniti tko smo to "mi". Odavna su me učili da smo "mi" ovdje "od stoljeća sedmog", znači Slaveni. Kad tamo, počeli su nam u novije vrijeme brojiti krvna zrnca, nekakve DNK i uvjeravaju nas da su otkrili da smo mi Hrvati samo 29% Slaveni, a 71% neslaveni, od čega najviše Eu7 (Dinarsko-Vedoarijski), i to 45% [1]. I to, uvjerava me autor, da je najviše toga upravo u Kvarneru. Kako očito nije jednostavno odgovoriti tko smo "mi", pokušat ću vidjeti tko sam "ja"; i

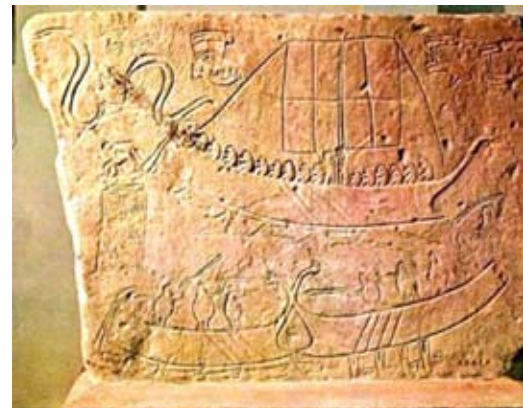


to od novijeg doba, od mog rođenja. Sjedeći na zidiću uz Studenac [2] gledao sam prema jarbolu uz njega i vidio zastavu Kraljevine Italije, četničku, ustašku, partizansku, Trećeg Reiha, jugoslavensku i hrvatsku. Eh, nema mi puno pomoći, pravi sam sette bandiere. Dakle ne znam što je to "moje"; odakle da znam što je to iz naslova "naše"? Pojam "autohton" još manje mi je poznat. U novinama čitam, na primjer, da su medvjed, čagalj, divlja svinja i mnoge druge zvjerke alohtone na našim otocima. Ja samo znam da daju dvostruke glavobolje: ovčarima koji bi ih zatrli i lovcima koji u njih trebaju pucati, a neće da ih ubiju. A činjenica je da su u špilji pokraj Čunskog našli kosti medvjeda stare 8000 godina. Dakle, tada je bio autohton, pa alohton i ...nakon nekoliko stotina godina, kada se ovdje ponovno udomaći, bit će autohton. A da li je salata autohtona? Od kada? Je li krumpir i kukuruz autohton?

Autohtona je lošinska pasara. Od kada? Nekoliko stotina godina, da i ne. Prije toga valjda je bio autohton guc, ranije batana, još ranije ladva. Tih monoksila imamo u svakom boljem muzeju. U Tanzaniji sam se na njima lani vozio: jedrio i veslao. I tamo je autohton. Dio mojih predaka, i predaka mog crnog velikog prijatelja Josepha, pred 15000 godina krenuli su iz današnje Tanzanije prema Arabiji, Perziji, Srednjoj Europi i došli pred 8000 godina amo na Kvarner na trajno ljetovanje. Gdje je, dakle, ladva autohtona? U Nerezinama ili u Dar es Salaamu? A batanu, guc i pasaru imaju i oni tamo. Jesmo li Joseph i ja autohtoni tamo ili ovdje? Karakteristika senilnosti je da zaboravljaš gdje si maloprije ostavio naočale, a sjećaš se detalja iz djetinjstva. Sjetio sam se one: tutto il mondo è un paese. Riječ "autohtonost" hoću zaboraviti, namjerno.

Treća riječ iz naslova je "brod". Za

Dalmatince je to, takorekuć, i sve što pliva. Trometarski čamac



slika 1, Stele di Novilara

svakako. Za nas stare Nerezince brod je ono što ne možeš povući na kraj samo rukama; moraš imati skual (poluge nisu dovoljne), vuaži, ašpe, paranak, uargan...

Kada se sve uzme u obzir, mora svakako biti dulji od dvadesetak metara. U Pomorskom zakonu [3] "brod" je plovilo ili dulje od 12m, ili ima više od 15 BT ili smije voziti više od 12 osoba. Prilično elastično, nema što. Dakle pojam "broda" je kao vino: ovisno o geografskom podrijetlu i godini berbe.

Izgubio sam se!

Ipak, mislim da su naručioc teksta htjeli da napišem nešto o liburni. Naravno ni o liburni ne znam ništa [4].

O Liburnima

Do pred kojih 8000 godina, prije posljednje Velike seobe naroda, ovdje nije čovjek stanovao; došao bi, nabrao plodova, lovio i ribolovio, napio se vode i – otišao. Nakon tog vremena ovdje se stalno nastanio. Ništa poblize o njemu ne znamo. Naša najranija, kakva – takva, saznanja sežu od Ilira. Neka to bude nekoliko tisuća godina prije nove ere. Bili su okupljeni u mnoga plemena; veća su bili Liburni (od zapadne obale Apeninskog poluotoka – osnovali su Livorno, do rijeke Krke na Istočnoj obali Jadrana),

Delmati

južnije, Japodi sjevernije... Liburni propadaju, suzuju se i negdje pred Rimsko doba (nekoliko stoljeća prije nove ere) obuhvaćaju prostor od rijeke Raše u Istri do današnjeg Senja. Zapadno od Liburna nastanili su se Histri.

Liburne

Liburni su plovili uzduž obale i na otoke. Povjesničari tvrde i između istočne i zapadne jadranske obale. Morali su, dakle, imati nekakva veća plovila. Manja su bili balvani, splavi, ladve, plovila šivana od kože...

Dolaskom u ove krajeve Rimljane zadivljuje brodograđevno umijeće Liburna.

Upadaju im u oči dva tipa lađa, i to:

- jedna za teret, široka, zdepasta, pogonjena uglavnom jedrom. Pekuvije ju je nazvao trabikom[5] i
- druga ratna, uska, brza, pogonjena uglavnom veslima, koju je Verije nazvao serilijom[6].

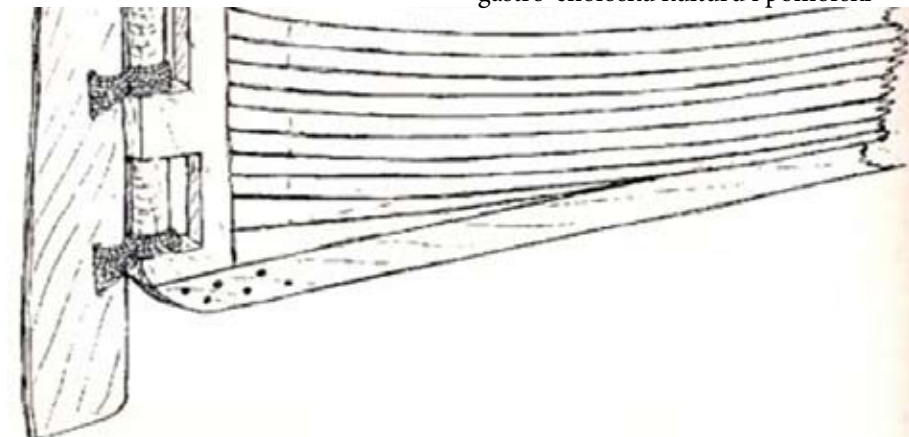


Slika 2, Rimski novčići

Serilijom su Liburni krstarili sjevernim Jadranom i održavali svoju maritimnu premoć. Uvidjevši njene prednosti ubrzo su seriliju prihvatili Rimljani za svoje ratne pohode, prekrstili je i dali joj ime po plemenu od koje su je preuzeli nazvavši je liburnom. Kako su je bitno povećali, nazvali su je liburna romana. Postali su to

"standardni" ratni brodovi Rimljana[7].

O njima je ponešto poznato iz slika na starim rimskim novčićima (Slika 2). Značajno je otkriće jedne stele 1860. godine u lokalitetu San Nicola di Valmanente, između



Pesara i Novilara na jadranskoj obali sjeverne Italije (Slika 1.).

Stele datira između VIII. i VI. stoljeća prije nove ere. Slika sa te stele zapanjila je svjetsku znanstvenu pomorsku javnost: brodovi imaju kormilo. Otkriće je bilo toliko izazovno da se uz pomoć fondova Europske unije napravila replika takvog plovila i dalo mu ime Europa. Na slici 3. vidi se način pričvršćivanja kormila. Prava replika u navigaciji plovila Liburna romana, vidi se na slici 6.

Tijekom ljetnih mjeseci 2008. godine neprofitna kulturna fundacija ARS HALIEUTIKA iz Splita, pod predsjedanjem prof. dr. Joška Božanića, raspisala je natječaj za upućivanje hrvatskih povijesnih barki na međunarodni festival FÊTE INTERNATIONALE DE LA MER ET DES MARINS od 11. do 17. srpnja 2008. u Brestu, glavnom gradu Bretanje, Francuska. Festival se održava svake četvrte godine. Na ovim festivalima okuplja se više od 2000 povijesnih brodova iz raznih krajeva svijeta, s preko milijun posjetilaca. Ars Halieutica organizira program: HRVATSKA NA SVJETSKOM FESTIVALU MORA I MORNARA –

BREST 2008.

Hrvatska na tom festivalu, nakon uspjeha s falkušom Comeza-Lisboa, imat će ove godine status specijalno počašćenog gosta. Prikazat će replike plovila na moru kao i svoju maritimnu kulturu u Hrvatskom selu (stare zanate, ribarska i nautička umijeća, folklor, gastro-enološku kulturu i pomorski

identitet).

Svaka izložena broдика predstavljat će sredinu iz koje dolazi, njen kulturni i pomorski identitet, a izborom brodova organizator je nastojao obuhvatiti cijelu našu obalu od Dubrovnika do Rovinja. Na najsvježijim internetskim stranicama su uz pojedine naše krajeve na zemljovidu označene i barke koje predstavljaju njegovu pomorsku tradiciju i identitet, uz napomenu da popis nije potpun.

Na najsvježijoj karti prikazane su tako:

- uz Dubrovnik bracera
- uz Vis falkuša
- uz Neretvu trupica
- uz Korčulu leut
- uz Murter gajeta
- uz Zadar kondura i
- uz Rovinj batana.

S jedne strane možemo biti, kao Hrvati, ponosni na ovoliki broj povijesnih broдика u nas, no s druge posramljeni što baš nema ni jednog plovila koje bi predstavilo našu Primorsko-goransku županiju.

Posjetioci Festivala, koji ne poznaju dovoljno dobro naše prilike, pomislit će da upravo na području naše Županije nema ničeg povijesnog što je vrijedno predstavljanja na ovakvom eminentnom skupu.

Srećom ovako stvorena konstatacija nije točna, dapače

...nastavak

imamo se mi čime dičiti. I tako je, nakon niz konzultacija[8], odlučeno da i mi iz ove županije (gdje su Liburni od vrlo ranih pa do najkasnijih vremena obitavali (ili obitavaju?)) u organizaciji Pomorskog fakulteta[9] sagradimo repliku broda s kojim se možemo ponositi jer je imalo kormilo oko 2000 godina prije drugih u povijesti poznatih brodova. Kod izrade replike najvažnije je da ona bude što sličnija originalnim plovilima; od dimenzija, načina gradnje, materijala, zaštite gotovog plovila...

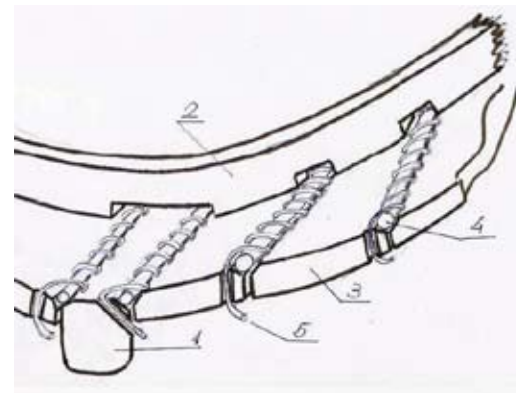


Slika 4

Izvjescnog iskustva kod toga imamo, spomenut ću najglavnija: restauracija torpeda i izrada jarbola u dvorištu Pomorskog fakulteta, restauracija Uragana, restauracija torpeda i prateće opreme u Muzeju grada Rijeke i slično. Prvi problem koji je iskrasnio bio je tip/ime takvog plovila. Dva Rimljanina Pekurije i Verije, dali su zateklim liburnijskim plovilima ime trabika i serilija. Doslovno su ih Rimljani kasnije prekrstili[10] u liburne i veliku svoju lađu učinjenu po uzoru na liburne nazvali liburna romanica. Prirodno nam izgleda tada prethodnicu te liburne nazvati liburnijskom liburnom odnosno liburna liburnica i u tom imenu obuhvatiti i liburnijsku trabiku i liburnijsku seriliju. Ima autora[11] koji tvrdi da u to, predrimsko, doba nisu postojali posebno trgovački i posebno ratni brodovi. Svi su bili trgovački, koji su se u slučaju sporova na moru

pretvarali u ratne. Liburna romanica je imala "rostrum", kljun za probadanje i potapljanje drugih neprijateljskih brodova. Po svemu izgleda da je nastala iz serilije jer je ova bila ratni liburnijski brod. Da li je serilija imala također rostrum[12]? S druge strane malo je vjerovati da su uopće Liburni imali ratne brodove jer je društveno uređenje Liburna bilo u najmanju ruku matrijarhalno[13], neki čak idu dalje pa ga nazivaju ginekokratskim. A matrijarhalna društva u principu ne vode ratove, žene znadu koliko je to teško roditi i odgajati djecu i ne pomišljaju ih tako lako izgubiti u ratu. Nekako "u zraku" je, dakle, da naša replika plovila liburna liburnica ne bi smjela imati rostrum[14]. Daljnje pitanje: koje su osnovne dimenzije replike broda liburna liburnica? Svakako je morala biti velika kako bi mogla prevoziti ljude i teret i na udaljenije sjevernojadranske otoke. S druge strane, u to doba nisu postojale zaštićene izgrađene luke, pa su se plovila izvlačila na kraj, dakle trebale su biti dovoljno male i lagane. Izgleda da su trgovačke trabike, pogonjene uglavnom na jedra i na dužim putovanjima, bile veće i teže(?) jer ih nije tako često trebalo izvlačiti na kraj. Serilije su pak bile lakše, izgrađene od jelovine jer su uglavnom bile pogonjene veslima i veći dio vremena bile su na žalovima. Kako je jedini očuvani materijalni ostatak dna serilije pronađen zakopan u pijesku/blatu u Ninu, izgleda da su se dužine mogle kretati između 10 i 12m. Mnogo je više dilema (bolje rečeno polilema) oko širine i ostalih dimenzija broda. Mnogi zagovaraju "baciti duljinu u kompjutor" i vidjeti što će on dati. Kompjutor je neophodno pomagalo u kreiranju suvremenih plovila jer se u njemu može pohraniti mnoštvo formula koje će u rezultatu dati optimalno rješenje za postavljene ciljeve. Ali kompjutor izbacuje brzo i točno ono čime ga se "nahrnilo", a nešto novo. S mojim ocem sam vrlo

aktivno sudjelovao u kreiranju oblika i same izrade četiriju drvenih barki. Vjerujte mi, ni za jednu nismo primijenili kompjutor. Naknadno sam osobno izradio dvadesetak plastičnih plovila, također bez kompjutora. Jesu li Liburni imali kompjutor? Serilija u Zadarskom muzeju i replika u Arsenalu vrlo je široka, a relativno kratka. Ako su serilije na vesla bile brze, tada je teško vjerovati da su bile široke. Imaginacija oko liburne dala je



Slika 5

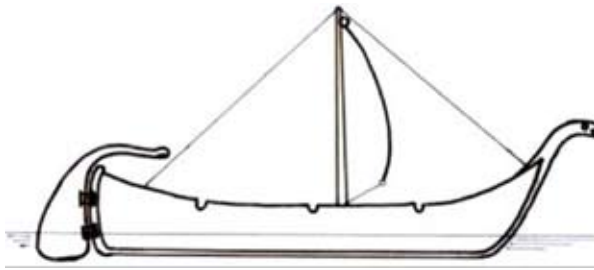
sebi nevideni uzlet. Pojavio se tako u literaturi i pojam liburne rotate. Spretan maštalac postavio je na palubu liburne rotate par volova koji su upregnuti tako da vrte u krug jednu vertikalnu osovinu i u potpalublju se spretnim mehaničkim zahvatom time vrti vodoravna osovinu koja izlazi sa svake strane bočno van i na nju su montirane lopate koje rotacijom guraju brod napred. Naravno da je to u literaturi i objavljeno i spretan modelar[15] sagradio je dva takva modela. Ipak većina sugovornika smatra da je u liburni kormilo već prevelika originalnost. Dodati k tomu pogon lopatama poput prvih parnih brodova, možda bi, ipak, bilo pretjerivanje. Ninska serilija[16] izgrađena je šivanjem. Šivana gradnja je u predromansko doba bila lakše izvediva, ali je s druge strane pružala veći otpor kretanju plovila. Bilo je to dobro rješenje kada je pogon bilo jedro; za pogon veslima bilo je važno što manje trenje. Izvjesno je

da su trabike bile šivane gradnje. Mnogi vjeruju da su serilije bile izgrađene tako da su se trenice oplate (madieri) međusobno vezivale drvenim klinovima, poput današnjeg komponibilnog namještaja. I liburna romanica koju su izgradili u Italiji takve je izrade. Kako bismo mi željeli izgraditi repliku našeg plovila liburna liburnica, (teško je reći da li bi trebala biti trabika ili serilija), a koja je starija od romane, zaključilo se da bude šivane gradnje (Slika 5).

Na slici 6 prikazana je predložena skica brodice liburna liburnica u nacrtu. Kormilo je nacrtano u podignutom položaju, za nasukavanje. Poznato je da su imale visoke zoomorfne statve[17].

Malo smeta što ima predubok "V-profil" za primjenu u našem slučaju. U doba kad je nastala liburna romana, (možda?) se ipak već počela graditi lučka infrastruktura, pojavljuju se prvi

[Slika 6](#)



arsenali u koje ratni brodovi plutajući ulaze i tamo borave – kako bi bili spremni za naglo isplovljavanje. Taj duboki V-profil njima je i bolje odgovarao za plovidbu po većim morima. Naša liburna trebala bi imati ravnije dno jer u njezino doba nisu još postojale luke, a za lakše nasukavanje ravno dno je puno primjerenije. Predlažemo da "naša" liburna liburnica, tj. njezina replika nakon izlaganja u Brestu bude izložena u dvorištu Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja te da uđe u njihov fundus, ali i da se ljeti povremeno koristi u turističke svrhe u priobalju naših turističkih centara.

BILJEŠKE

[1] Semino, O. The genetic legacy of Paleolithic Homo sapiens in extant Europeans, Science 290: p.1155-1159, USA.

[2] Zdenac, cisterna u sredini trgića. Mislim da se danas tako zove i cijeli trgić, no ne želim zapamtiti mu ime jer se toliko puta tijekom povijesti mijenjalo, da mi se čini glupim memorirati nekakve stalne promjene.

[3] I opet, naravno, u "up to date" zakonu. A koliko dugo traju zakoni? Koliko dugo će ovaj trajati? Ta u mojem kratkom životiću, ne zakoni, Ustavi – koliko puta su se oni mijenjali? Koliko imam decenija života, toliko je Ustava promijenjeno. I kod proglašenja svakoga, brodske sirene tulile su i govorilo se da će trajati vječno. Amen!

[4] Pročitao sam mnogo tekstova, razgovarao sam s još više ljudi i (neka mi, s obzirom na moju zrelu dob, bude dozvoljeno/oprošteno da ih procijenim) uvidio da ni baš oni puno ne znaju; samo si to ne daju dokazati.

[5] Forcellini, E. Lexicon, IV, Padova, 1940., str.:578.

[6] Ibid, str.:329.

[7] Cobau, M. Le navi di Novilara, Biblioteca e Musei Oliveriani, 1999., str.: 30.

[8] Složeno po kronološkom redu: u udruzi Pro Liburnia,

u Odjelu za pomorstvo Županije Primorsko-goranske, u Udruzi pomorskih

kapetana Sjevernog Jadrana Kraljica mora, Pomorskom fakultetu u Rijeci.

[9] S dekanom dr.sc.Pavlom Komadinom, red.prof. na čelu Inicijativnog odbora.

[10] Po Marcu Cobau.

[11] Damir Rukavina

[12] Dr.sc.Zdenko Brusić, red. prof., vjerojatno naš najeminentniji stručnjak podvodne arhitekture, i maketar Damir Rukavina, specijaliziran za antikne, pogotovu šivane brodove smatraju da nisu imale.

[13] Sad znam, potpuno sam uvjeren da sam ja Liburn, takvo uređenje vlada u mojoj kući.

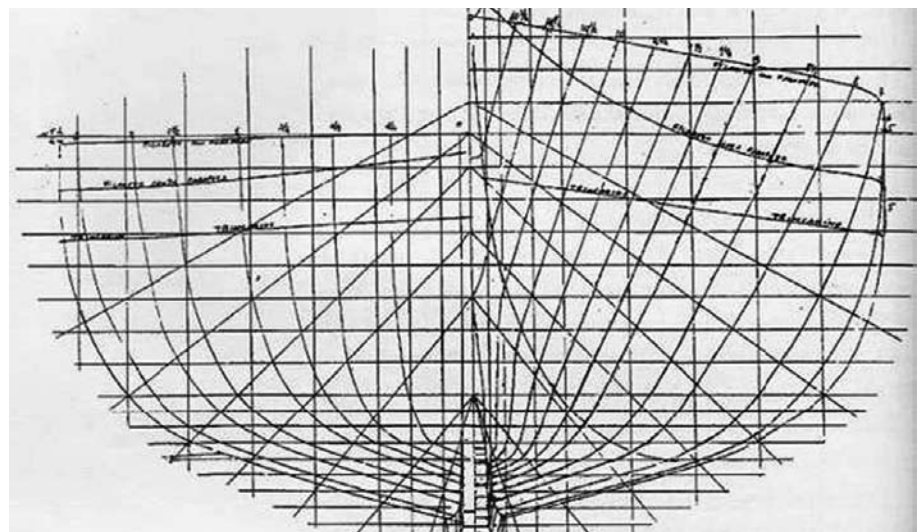
[14] Takvo je i mišljenje L.Kebera, dobrog poznavatelja povijesnih brodova.

[15] Ivan Celigoj učinio je dva primjerka. Jednu je Ortopedska bolnica iz Lovrana otkupila i poklonila Predsjedniku Republike.

[16] Po šivanoj gradnji i velikoj širini u odnosu na dužinu navodi na sumnju – možda je to ipak trabica (neka mi na ovom napisanom bude oprošteno, ponovno se pozivam na svoje godine staroga panja, ali poput mladog lišća zelenog u znanju i rasuđivanju).

[17] Lažne su tvrdnje mojih kolega da sam gledao u bližeg člana obitelji dok sam ovo skicirao.

D. Zorović-Eto



[Slika 7](#)

KREATIVNI KUTAK


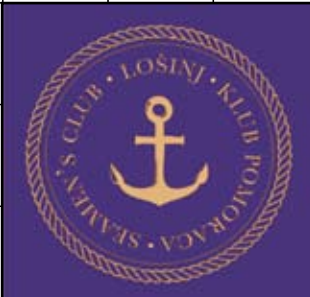
Mudre misli poznanika i mojih prijatelja penzionera:

Natrag nemogu, stat ne smijem onda samo naprijed (Ante Ž.),
 Chi se ferma e perduto (Ante-Tone S.),
 Kako ste? Hvala vrtim filmove i kinoteke (Z.E.),
 Najbolji su penzioneri sušeni na buri,(E.F.)
 Prije su se ljudi j...li, ča je bila grda beseda, danas se seksaju ča uopće nije grdo.
 Mene kad pitaju kako si, odgovaram im seksualno. (E.F.)
 Viva la Spagna dove si beve e magna e domani kiša (Ive pošćer),
 Ideš na sprovod? Neidem neće ni on meni (Miko M.),
 Kako si? Merdam, merdam (Miko M.),
 Toliko sam glava zabrtvio a moja pušća i pušća (E.F.),
 Ako niste razumjeli nema veze!

Podijelio s Tobom
 Enes Fazlić

Pjesma nepoznatog autora iz oko 1870. godine, pronađena u spisu: "REGOLE" della "Confraterna di S. Nocolo" nella parrocchia di S. Barbara in Costrena

- | | | |
|---|---|--|
| 1.
Na tihom moru lice
Vedra odsieva sried vidika:
Bliedi mjesec, i zvjezdice. -
Krasne noći za putnika! - | 8.
Jao vala! glas zaori!
Sveti Niko! - nesta glasa!
Brdo vode čim se obori:
Brod zaroni! - neima spasa. | 15.
Osamljenoj sirotici
Zaslugu će pribaviti;
Aubogoj udovici
Za potporu s pobrinuti. |
| 2.
Biser rijuć brod na lahko
Tihim vjetrom duvan pliva;
A družina što spi sladko;
Što se šali, ili piva. | 9.
Neima spasa? male vjere
To mišljaše sva družina:
Kasnoj molbi, nebo jere
Svom pomoću kasno odzva se. | 16.
Bez utjehe bolestniku
Liek i hranu bratstvo pruža;
Hladni u grob će pokojniku
Les popratit bratska suza. |
| 3.
Kraj se vidi, straža vikne!
Eno braćo kraj žndjeni!
Prvo nego zora cikne,
Uluci smo usidreni. | 10.
Talas dignu brod s ponora
Drugi nježno ga primaju:
Dok u zaklon vjetra i mora
Tiho stiže samom kraju. - | 17.
Svete sloge za barjakom
Stupat ćemo Kostrenjani;
Ti nas pako rukom jakom
Sveti Niko vodi i brani! |
| 4.
Netom straža rieč izusti :
Niče oblak na sjeveru;
Vjetar zuji, oblak gusti
Gladko more brazde deru. | 11.
Divnog čuda ! Eto luke!
Klikne i klekne mornarica,
Prema nebu dižuć ruke
Pere suzam bleđa lica. | 17.
Svete sloge za barjakom
Stupat ćemo Kostrenjani;
Ti nas pako rukom jakom
Sveti Niko vodi i brani! |
| 5.
Bjesni bura, kiša lieva;
Vrtlog vode leđa i zraka
Siplje munju, na krst sieva
Svietlost grozna po sried mraka. | 12.
Divnog čuda, brod se spasi!
Majke djece i supruge
Vruće suze, i uzdasi
Bijaše mu harne druge. | 18.
Brode naše i mornare
Pod okrilje primi tvoje!
Za dječicu i olce stare
Krvavo se oni znoje. |
| 6.
Orza, pogia, glavar viče!
Prem kormilar budna oka
Lievo desno more siće:
Val se sprti na brod s boka. | 13.
Nikole je nevidjena
Sveta ruka brod vodila
Komu se je sastavljena
Bratska sloga zavjerila. | 19.
Čuvaj ih od morske bune;
Bjesne bure; tajnog tvrdca;
Zanke ljudih, grieha pune;
Molimo te iz dna srca! |
| 7.
Kud izlije pjenu ljutu:
Čupa, lomi, kosi, plieni!
Mornar sguren u svomkutu,
Očekuje grob ledeni! | 14.
Brat će od brata sa svom snagom
Skinut nuždu i nezgodu;
Otudjelog riečju blagom
Svom pritegnut domu i rodu. | |

							AUTOR: VALTER	GLAVNI GRAD AUSTRALIJE	MUŽJAK JEDNE DOMAĆE ZIVOTINJE	MLJEČNI PROIZVOD	CRTA KOJA SPAJA TOCKE JEDNAKOG MAGNETIZMA	SUVREMENI ZADARSKI SLIKAR I GRAFICAR, VLADIMIR	LOPATICA ZA ČIŠĆENJE PLUGA (ORICAK)
							TOSKANSKI VOJVODA MEDICI						
							RADNIK KOJI RAZNOSI AVIZE						
							NACIJE						
JEDINI BROD "LOSINJSKE PLOVIDBE" KOJI JE PLOVEĆI U SLOBODNOJ PLOVIDBI OPLOVIO SVIJET NA SLICI GORE	NI U.KOM SLUCAJU, NIKAKO (FIG.)	NAJBOLJI SLOJ LJUDI, "KREMA DRUSTVA"	POKRETNI DIO STROJA (MN.)	ČOVJEK KOJI POBUĐUJE PREDODZBE IZ PROŠLOSTI	POVRTNA BILJKA KOJA SE SJE POČETKOM RUJNA	IVO KARLOVIĆ	BORIS NOVKOVIĆ		"DATIV" ŽENA KOJA PUTUJE IZ VJERSKIH POBUDA				
							NORVEŠKA						
								HRVATSKA TISKOVNA AGENCIJA					
								REDATELJ LEE					
BROD "LOSINJSKE PLOVIDBE" IZGRADEN U "3. MAJU"							DIO PLUGA. LEMES						
							SLAVEN LETICA						
KROTAK, BLAG						MUŽJAK PLAHE SUMSKE ZIVOTINJE							PREDIO MALOG LOSINJA S OBNOVLJE- NIM MOSTOM
						BELGIJA							
PUSTOLOVNI ROMAN ROBERTA LOUISA STEVENSONA											PORTUGAL		
											LEGENDARNI PRAOTAC TALIJANA		
POKLON (UMANJ.)								POLJANA, LIVADA (TURC.)					
		PREVODITE- LJICA KOVAČ						"AMPER"		OSOBN ZAMJENICA			
		PJEVAČICA CETINIC								MUŠKI PJEVAČKI GLAS			
JEDINIČA OTPORA ELEKTRICNE STRUJE			OSIJEK					DRŽANJE, POZA					
			POLISAHARID, ZAMJENA ZA KRVNU PLAZMU										
PLATNA RAZAPETA NA JARBOLIMA						OPRATI SI LICE	MILOSRĐE (LAT.)	ETELA, OD MILJA, ETA, ETE	FILM MICHA- ELA APTEDA S JODY FOSTER				
									TAJLAND				
SATOSI				STARIJI NOGOMETAŠ "HAJDUKA", SIME							AUSTRIJA		
				NIJE TEŠKO							OTOKAR KERSOVANI		
UMJETNO SREDSTVO ZA ZASLA- ĐIVANJE									SLAVNI BRITANSKI POMORAC, JAMES				
									"ČELIK"				
ITALIJA		AUTORICA SATIRA											
		SLONOVAČA (LAT.)											
OBRADIVATI POVRŠINU KISELINOM													
DUGA RIJEKA U SPANJOL- SKOJ						IGOR TUDOR							
						VELIKA SIBIRSKA RIJEKA							
"NETWORK USER ADDRESS"					KUKAČ ZALČAR SLIČAN PČELI								
					ŠPANJOLSKA								
VELIKA GRAJA S NEREDOM													





MALI LOŠINJ Most na predjelu Privlaka prokopan je 1936. godine. Kako se to zorno vidi na gornjoj slici nije bilo strojeva već se ručno na leđima i sa kariolama nosilo kamenje sa iskopa. Prvi drveni most zamjenjen je željeznim 1948. godine, obnavljan 1973. i 1988. a 2016. je ponovo preuređen. Prolaz je dugačak 80 m, širok 8 m, a dubina 2.4 m. Pokretni most se otvara svaki dan u 9 i 18 h osim za jače bure kada je more jako valovito pa je kroz prolaz, ukoliko se most i otvori, opasno ili nemoguće proći. Prednost prolaza imaju plovila sa strane koja izlaze iz luke.