

# POMORAC



KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOSINJ

GODINA III BROJ 3

Mali Lošinj

LIPANJ - JUN 2017.

4. REGATA PASARA

STRANICA 8



PREŽIVJELI SMO NAPAD GUSARA SA SUMATRE! STRANICA 25

M/V "GENEROSO" - POSLJEDNJE PUTOVANJE

STRANICA 11



CAPTAINS AND ADMIRALS OF THE LOŠINJ ISLAND PAGE 17



9 771849 589001







**ŠIBENIK**

**18.-19. SVIBNJA 2017.**

**VI. KONGRES SINDIKATA  
POMORACA HRVATSKE**

# Hrvatski pomorci

NOVE GENERACIJE U VJEČNOJ PROFESIJI



“Od 1990. s vama  
u borbi za bolje  
sutra”



# POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:  
Klub pomoraca Lošinj  
Boćac 2  
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. Purić, A. Vunić, I. Bižaca, M. Smokvina  
J. Sokolić, N. Borić, arhiva TZG Mali Lošinj,  
arhiva Otočkog vjesnika,  
arhiva LP-Brodogradilište

Lektor:  
B. Purić  
A. Vunić

E-pošta:  
pomorac@mac.com

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

List izlazi godišnje  
IBAN:  
HR32 2340 0091 1104 6389 8

## UVODNIK

### SRETAN 25. LIPANJ MEĐUNARODNI DAN POMORACA SVIM POMORCIMA

Nakon godine dana pred nama je treći broj lista Pomorac koji izdaje Klub pomoraca Lošinj. Ponovo smo zaplovili uzburkanim morem svakodnevnice sa pomoračim užitkom očekujući vjetar i more sa svih strana. No dobro bi došla tu i tamo i pokoja bonaca.

Na samom početku imamo interview sa Vedranom Kabalinom i pripremama za veliku atlansku avanturu.

Lošinjski Škver obara profesionalne rekorde na Mediteranu. U razgovoru s Antonyem Saganićem, direktorom saznavamo i s kojim se problemima susreće na poslu.

Četvrta regata tradicijskih barki na vesla iznjedrila je interesantne pobjednike. Takmičile su se i žene. Nije im bilo teško odvesti "garu" i pritom dobiti pokoji žulj. Obilje promatrača uz Rivu Lošinjskih kapetana i na Priku bodrili su takmičare. Na kraju podjela nagrada, ručak na Devinu te veselje uz harmoniku i pjesmu dodatno su oraspoložili takmičare i goste.

Učenici Srednje škole Ambroza Haračića, pobjednici su međunarodne regate u Bakru. Na 23. međunarodnoj veslačkoj regati pomorskih učilišta osvojili su prvo mjesto.

Donijeli su na Lošinj zlato!

Preselili smo se u nove prostorije na adresi Boćac 2. Otvorenje će se dogoditi kad bude sve uređeno za posjetitelje. Zahvaljujemo se Gradu Malom Lošinj, posebno Ani Kučić, gradonačelnici, što su nam izišli u susret.

Predavanjem Miljenka Smokvine dipl.eko. na temu Muzealizacija baštine riječkog torpeda. U Maloj sali lošinjskog kina, nastavili smo upoznavanjem mještana s povjesnom baštinom i kako joj pristupiti da se sačuva za slijedeće generacije.

O projektima koji se izvode na pomorskom dobru naših otoka upoznati će nas ravnatelj Županijske Lučke uprave Mali Lošinj, Gracijano Petrinčić.

Svjetoničar je zanimanje koje izumire, a bogati članak napisao je naš stalni suradnik Branko Šuljić.

Nastavljamo sa upoznavanje mještana i svih zainteresiranih sa inicijativom postavljanja muzeja na otvorenom. O kapetanima i brodovlasnicima koji su svojim radom postigli da otok Lošinj i grad Mali Lošinj, bude poznat po cijelom svijetu i da izgleda velebno.

Popis kapetana objavljujemo ponovo i sa engleskim prijevodom. U prošlom broju se potkrala greška tako da je sad ovaj popis ispravan, nalazi se na sredini listapa se može izvući u slučaju potrebe.

Tu je priča o legendarnom brodu Devina. Nadalje, naš pomorac je opisao napad gusara na Sumatri dok je plovio na Jugolinjinom brodu Kastav.

Tema predavanja dr.sc. Branka Belamarića o obrastanju broda i načinima zaštite, interesantna je svima koji imaju plovila. Predavanje će se održati danas na dan promocije lista 9. lipnja u maloj sali Kina s početkom u 19. sati.

Križaljka našeg stalnog suradnika Valtera Kvalića upotpuniti će na kraju teme u ovom broju.

Na kraju se posebno zahvaljujemo na financijskoj pomoći bez koje ovaj broj Pomorca nebi izašao:

Grad Mali Lošinj, Zorović Maritime service agency, Sindikat pomoraca Hrvatske, Županijska Lučka uprava u Malom Lošinj, Lošinjska plovidba Brodogradilište i LP Turizam.

Anton Vunić



PRED POLAZAK U POMORSKU AVANTURU ŽIVOTA

# Vedranov transatlanski izazov



Velika je avantura pred 36-godišnjim Vedranom Kabalinom, zaljubljenikom u jedrenje, direktorom marine "Lošinjske plovidbe" u Malom Lošinjju i predsjednikom Jedriličarskog kluba "Jugo" - ove će jeseni sam u šestipolmetarskoj jedrilici krenuti na regatu preko Atlantskog oceana.

Riječ je o jednoj od najzahtjevnijih jedriličarskih regata uopće - pod nazivom "Mini Transat" održava se regata jedriličarske klase "mini 650". Isplovljava se 1. listopada iz La Rochellea na francuskoj atlantskoj obali, prema otoku Gran Canaria. Ondje završava prva etapa i počinje druga, preko Atlantika sve do Guadaloupea u karijskoj otočnoj skupini Mali Antili. Prvi dio dug je oko 1300, a drugi približno 2800 nautičkih milja. Sudjelovat će 84 jedriličara iz četrnaest zemalja, a među njima su dva hrvatska predstavnika - uz Kabalina tu je još i Slobodan Velikić. Godine 2007. regatu je jedrio Šime Stipančević i to je cijela kronologija našeg sudjelovanja u ovom natjecanju.

Za uvrštenje u popis sudionika regate potrebno je proći rigorozne kvalifikacije - jedrenje 2000 nautičkih milja bez stajanja, što je Kabalin apsolvirao 2015. godine jedrivši od Genove do Malog Lošinja, te tisuću milja u regatama klase "mini 650" - Kabalin je jedrio dvije regate na francuskoj obali Atlantika, od toga jednu s hrvatskim jedriličarskim asom Darkom Hajdinjakom. Ova klasa, čiji drugi dio naziva otkriva duljinu jedrilice, dijeli se u dvije natjecateljske kategorije - serijske brodove i prototipe. Kabalinova "Eloa" pripada serijskima, koji su tehnički jednostavniji, za razliku od naprednijih prototipova. Transatlantska regata priređuje se bijenalno, od 1977. godine, a veći dio njenih sudionika čine Francuzi.

Lošinjčan ne gaji velike rezultatske ambicije, cilj mu je završiti regatu. Financijskog stimulansa nema, pa je natjecateljima u tom pogledu jedini motiv otvaranje vrata za unosne sportske angažmane. No, kako Kabalin ne kani živjeti

od jedrenja, za njega je regata naprosto osobni izazov.

## A kako je Kabalin počeo jedriti?

"U jedrenju sam otkad sam imao godinu i pol, kada sam s roditeljima išao po Jadranu. Od devete godine krenuo sam u regate klase 'optimist', kratko i na 'laserima' i '470', ali s malo nastupa, za razliku od današnje djece u jedriličarskim klubovima. Nakon pubertetske stanke, nastavio sam u klasi 'šljuka', a usput nastupao i na 'krstašima', na ozbiljnijim i revijalnim regatama", kaže Kabalin i počinje aktualnu temu: "Prvi put sam na 'mini 650' bio 2011. godine, na nagovor Slobodana Velikića i skupa smo odjedrili dvije regate u Francuskoj, odnosno do Irske i nazad. Loše smo prošli i nakon toga htio sam odustati, ali sam već nakon šest mjeseci počeo tražiti novi brod", govori nam Kabalin, prelazeći na zahtjevnu fi-



nancijsku konstrukciju projekta. A ona iznosi oko 90 tisuća eura u tri godine, od čega na samu jedrilicu otpada 30 tisuća. Razni donatori daju približno 80 posto novca, s tim da su neki dali podršku u

jedriličarskoj opremi i servisima. Zvuči nevjerojatno da samo konopi stoje 25 tisuća kuna. Niz je malih poduzeća, lošinjskih i s riječkog područja, koja su dala po par tisuća kuna, a Turistička zajednica Lošinja, Grad Mali Lošinj i Primorsko-goranska županija dali su nešto više.

Iako će desetak dana prve i dvadesetak dana druge etape na moru provesti sam, sudjelovanje u ovoj regati zapravo je itekako timski projekt. Važan je logistički dio - priprema tehnike, jedara i druge opreme - ali i stručnjaci za druga područja. Zdravstveni tim predvodi Tomislav Furlan, psiholog je Davor Jakšić, psihoterapeut Nenad Karabaić, "životna trenerica" Sanja Hajdinjak, kondicijski trener Dragan Nedović, nutricionistica Alenka Brozina, meteorolozi Jure Jerman i Maja Jeromel, a mentori Darko Hajdinjak, Andraž Mihelin i Šime Stipančev.

Upadljiv je relativno velik broj zaduženih za mentalnu pripremu. "Na nedavnom nastupu u Genovi, sam sebe nisam mogao prepoznati - bio sam potpuno smiren, čak i kada su bile dugotrajne bonace i stajanja satima. Na regatama treba biti kao kamen, sve mi mora biti 'ravno', a ne smijem razmišljati o rezultatu", kaže nam Kabalin, objašnjavajući nošenje s dugotrajnom usamljenošću. "Naravno da se počne razgovarati sa samim sobom i s brodom, zato i često kažem 'mi', kada govorim o nastupu. Izoliranost se liječi razgovorom sa sobom, pomoću diktafona i kamere. To daje osjećaj razgovora s nekim drugim i ublažava probleme. Sam puno intenzivnije doživljavaš sve, to jača i gradi karakter i razvija donošenje odluka. Sve je to primjenjivo i u poslu, jer uči čovjeka postavljanju u različitim situacijama."

"Uređaj AIS, koji detektira druga plovila u krugu od 12 milja, može upaliti alarm ako postoji mogućnosti sudara. Osim toga, sve je spartanski, nema niti fiksnog kreveta, već se mjesto za spavanje bira prema potrebama jedrenja. Od 21. veljače krenuo sam u višefazno spava-

**Lošinjski jedrilicač očekuje ukupni gubitak od 7-8 kilograma, a kao suho zlato vrednovat će energiju.**



nje, zatim tri tjedna normalno, pa opet tri tjedna polifazno. Treniram čim brže zaspati, a spava se u intervalima od 15 do 20 minuta. Postoje tehnike buđenja i aktiviranja osjetila, kako se odmah po buđenju ne bi učinila neka glupost. Na transatlantskim regatama ljudi su halucinirali - znale bi im se priviđati biciklističke utrke na moru, kretali su koračati preko ruba jedrilice", ističe iz priča ranih sudionika ovakvih regata.

Podrazumijeva se da su sudionici prošli temeljite zdravstvene preglede, te tečajeve preživljavanja i prve pomoći, čime se i organizatori nastoje osigurati od znatnijeg broja odustanaka jedrilicača tijekom natjecanja.

Najvećom opasnosti u regati smatra se sudar s kitom ili brodskim kontejnerom, no jedrilice su projektirane tako da su praktično nepotopive, odnosno da u slučaju onesposobljenosti za jedrenje, postaju splavi.

### **Što je sa svakodnevnim životnim potrebama, poput hranjenja i higijene?**

"Higijena je na minimumu i treba je održavati toliko da ne bude upala, iako se obično najveći problemi javljaju u danima nakon regate. Opasnost je zubobolja, a na brodu je mala apoteka, koja sadrži i pribor za samostalno šivanje jezika. Prehrana se svodi na dehidriranu

hranu iz vrećica, koja se priprema na brzom kuhalu, te energetske pločice. Sve to ima manje-više isti okus, no s dodatkom graška ili kukuruza iz konzerve, trajnog kruha i maslinovog ulja, to već ima smisla. Vakumiranu hranu poput pršuta nutricionisti neće preporučiti, ali ona podiže moral. Za piće postoje samo

### **Cuvanje energije presudno za transatlantski izazov**

voda i izotonični napici, te 'shakeovi' s hranjivim tvarima. Alkohola nema."

S obzirom na to da cijela akcija iziskuje odlazak na dva-tri mjeseca, jasno je da je neophodno razumijevanje okoline. "Imat ću tri mjeseca neplaćenog dopusta, a što se tiče obitelji, da nemam stopostotnu podršku, ne bih ni kretao u ovo. Tu su još i obaveze u klubu - sve zajedno je to dosta teško iskoordinirati", kazao nam je Vedran Kabalin tijekom šezdesetak minuta razgovora, često prekidanog telefonskim pozivima i porukama.

Nakon svega nabrojenog, nameće se pitanje "zašto", no od njega smo brzo odustali, jer na to pitanje nitko željan pustolovine nema racionalan odgovor i sugovorniku preostaje samo - (ne) razumjeti.

Bojan Purić



LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODOGRADILIŠTE

# Škverovski izazovi u XXI stoljeću

LP-Brodogradilište iz Malog Lošinja jedan je od vodećih škverova za popravak brodova u sjevernom Jadranu. Osnovano je 1850. godine i ima dugu tradiciju izrade i popravaka raznih vrsta brodova - od drvenih do čeličnih, od brodova na jedra do parnih brodova i danas motornih. U današnje vrijeme popravaka, velika je prisutnost putničko-teretnih plovih jedinica, uglavnom nacionalnog broдача "Jadrolinije".

plutajući dok koji je primio na prvo dokovanje legendarni brod "Bugu" dana 19. veljače 1974. godine. Od tada je Brodogradilište, koje se lokalno naziva "Škver", otvorilo novu stranicu u svome životu.

Danas Brodogradilište zapošljava stotinjak radnika. Godišnje se izvrši popravaka (remonta) na oko 76 objekata (podaci za 2016. godinu), što domaćih, što stranih zastava. Domaća "Jadrolinija" i "Rapska plovidba" re-



**Antony Saganić, direktor LP-Brodogradilište**



**Postavljanje novo izrađenog "bulp"-a na pramac M/T "Marca Pola"**

Kada se 1. siječnja 1973. godine pogon tvornice "Vulkan" iz Rijeke sjedinio s "Lošinjskom plovidbom" nastali su bolji uvjeti za popravak modernijih brodova. Iz Nizozemske je nabavljen



**Popravak koljenčaste osovine (crankshaft)**

dovni su korisnici usluga.

U razgovoru s direktorom Brodogradilišta Antonyjem Saganićem doznajemo da je na tržištu teško naći potreban kadar kao što su varioci, cjevvari i

brodomonteri. I nije to samo problem u lošinjskom škveru, već se tiče i brodogradilišta diljem cijele Hrvatske. Oni su uglavnom otišli u zapadnu Europu u potrazi za boljom zaradom.



**Dok 6 (oznaka Hrvatskog registra) koji je sada u funkciji u Malom Lošinju izgrađen je u brodogradilištu grupacije Fincantieri Riva Trigoso (Sestri Levante), nedaleko Genove 1964. godine.**



Postavljanje dugačke osovine propelara pomoću nosivih saonica

Bez obzira na to, Škver je prisutan na remontanom tržištu ne samo Mediterana, nego i šire. Nabavljen je novi, veći dok koji je dopremljen 1995. godine, a pušten u pogon 1997. godine. Dok 6 (oznaka Hrvatskog registra) koji je sada u funkciji u Malom Lošinj u izgrađen je u brodogradilištu grupacije Fincantieri u Riva Trigoso (Sestri Levante), nedaleko Genove 1964. godine. Može primiti brodove i do 15.000 t, što utječe i na bolji plasman Škvera na ino-tržištu. Zanimljivo je reći da je brod "Krapanj",

vlasništvo "Slobodne plovidbe" iz Šibenika najveći brod ikad dokovan. O veličini i mogućnosti doka govore parametri broda "Krapanj": dužina preko svega 155 metara, širina 27,20 metara i nosivost 24.784 dwt. Sam dok je dugačak preko svega 141,45 metara, vanjske širine 37,35 metara, unutarnje širine 28,95 metara, drafta 6 metara i podizne moći 15.000 tona. Dok je napravljen u Genovi 1964. godine.

Zahvaljujući stručnom radnom kadru s velikim iskustvom, obrađuju se

veliki dijelovi broda: osovine propelera, kormila, bregaste osovine, ležajevi motora i reduktora, konstrukcije dijela broda od kojih je izrada i varenje na licu mjesta pramčanog bulpa za „Jadrolinij“ trajekt „Marko Polo“ bio jedan od zanimljivijih poslovnih izazova. LP-Brodogradilište sudjeluje svojim aktivnim sponzorstvima udruga u lokalnoj zajednici, posebno vezanih za more.

A.Vunić

## U oku kamere - dokovanje dokova



Na fotografiji Julijana Sokolića od prije 34 godine, točnije u svibnju 1983. tadašnji malološinski dok (prema registru br. 8), primio je (dokirao) drugi dok, dopremljen iz Tivta za Cresko Brodogradilište. Creski dok je još uvijek u funkciji. Zanimljivo je reći da dok br. 8 koji je odtegljen u Tursku još radi!



Sadašnji malološinski dok odtegljen je 23. rujna 1995. godine u brodogradilište Viktor Lenas da bi se na tamošnjem doku pregledao i pripremio za eksploataciju. Snimka iz Novog Lista od 28. rujna 1995.



VESLAČKA REGATA U ORGANIZACIJI KLUBA POMORACA LOŠINJ

# Ocu i sinu Kuljaniću - superfinale

Trećeg rujna prošle godine u luci u Malom Lošinju održana je četvrta po redu veslačka regata u organizaciji Kluba pomoraca Lošinj.

I dok su godinu dana ranije sudionici i organizatori imali mnogo problema zbog jake kiše, ovaj put su vremenski uvjeti za održavanje događaja bili izvrsni. Sudjelovalo je sveukupno četrnaest posada - sedam jednočlanih i sedam dvočlanih - a pobjednici su Stjepan Vuljan od pojedinaca, te Mladen Kuljanić i Tihomir Kuljanić od dvojaca.

Prvi dio događaja bila je pojedinačna regata, na pasarama duljine do 4,3



ži su bili otac i sin, Mladen i Tihomir Kuljanić, dok je drugo mjesto pripalo Josipu Magašiću i Ivanu Jermanu iz Velog Lošinja.

U završnom dijelu natjecanja, održana je regata u kojoj su sudjelovale po dvije najbolje posade iz prve dvije regate, pobijedili su Kuljanići, a drugo mjesto pripalo je veteranu Vuljanu, koji je bio brži od trećeplasiranog dvojca Magašić/Jerman.

Proglašenje najboljih održano je na pozornici na Trgu Republike Hrvatske, s tim da su priznanja najuspješnijima

m, a najbrži je bio veteran Stjepan Vuljan. Veslajući na barci "Bambuja", bio je brži od mladog Marija Živkovića iz Nerezina. Natjecala se i jedna veslačica - srednjoškolka Nikolina Stupičić.

U drugom dijelu, snage su odmjerile dvočlane posade na pasarama duljine preko 4,3 m. U toj kategoriji najbr-



uručili predsjednik Kluba pomoraca kap. Robert Marušić i gradonačelnik Gari Cappelli. Druženje sudionika i organizatora nastavljeno je na brodu "Devin" privezanim uz Rivu lošinjskih kapetana.

Poredak, manje pasare: 1. Stjepan Vuljan (barka reg. oznake ML 652), 2. Mario Živković (ML 3211), 3. Zo-



ran Kukavica (ML 665), 4. Leo Korđić (ML 759), 5. Marin Grgurić (ML 131), 6. Nikolina Stupičić (ML 3398). Kristian Marković (ML 2345) nije završio regatu.

Poredak, veće pasare: 1. Mladen Kuljanić i Tihomir Kuljanić (ML 650), 2. Josip Magašić i Ivan Jerman (ML 1931), 3. Michael Nikolić i Sara Badurina (ML 269), 4. Šime Mišković i Josip Kocijan (ML 5), 5. Dragomir Fatuta i Mladen Fatuta (ML 637), 6. Anton Budinić i







Matija Tomić (ML 575), 7. Antonio Pavela i Duje Bogović (ML 3386).

Revijalno finale: 1. Mladen i Tihomir Kuljanić, 2. Stjepan Vuljan, 3. Josip Magašić i Ivan Jerman, 4. Mario Živković.

Bojan Purić



LOŠINJANI "ZLATNI" NAKON JEDANAEST GODINA

## Srednjoškolci u Bakru doveslali do zlata

Velik i godinama priželjkivan uspjeh veslača Srednje škole Ambroza Haračića iz Malog Lošinja - na 23. međunarodnoj



veslačkoj regati pomorskih učilišta u Bakru osvojili su prvo mjesto.

Natjecanje u pomorskom veslanju održano je 12. svibnja u Bakru, a sudjelovale



su posade šest pomorskih učilišta iz Hrvatske, Slovenije, Italije, Crne Gore i Srbije.

U prvom veslanju, Lošinjanici su bili brži od prve posade Pomorske škole Bakar, plasirajući se u polufinale, u kojem su bili brži i od druge posade PŠ Bakar. U drugom polufinalu, posada Srednje pomorske škole Portorož pobijedila je Pomorsku školu Kotor.

Preostalo je još finale, a u njemu je posada SŠ Ambroza Haračića s trideset sekundi prednosti pobijedila kolege iz Portoroža.

Uspjeh u Bakru, prvi takav za lošinjsku

školu nakon jedanaest godina, plod je cjelogodišnjeg rada na treninzima.

Pobjedničku posadu SŠ Ambroza Haračića, u kojoj je i jedna djevojka, na ovoj su regati činili Mateo Marković, Luka Bravarić, Andrej Salković, Timon Jović, Karlo Franciškić, Matko Jurković, Nikolina Stupčić, Roko Krstačić, Lovro Kajkara, Franko Dodig, Mario Stipanov i Marin Lovrinčić, te kormilar Ardit Abdija. U pratnji su bili nastavnici Ivan Komadina i Tomica Komadina.

Bojan Purić





IZ RADA KLUBA

# Preseljenje u novi prostor



Nakon 7 godina preselili smo se u nove prostore na adresi Bočac 2 u Malom Lošinj. Zahvaljujući Gradu Malom Lošinj koji je prepoznao naše aktivnosti kao strukovne organizacije i Gradonačelnici Ani Kučić, koja je promptno reagirala, preselili smo se u nove prostore krajem travnja. Preostaje nam nabavka opreme koja će unaprijediti rad Kluba.

Klub pomoraca Lošinj je neprofitna strukovna udruga koja se financira isključivo od članarine članova. Za projekte u kojima volonterski sudjelujemo tražimo sponzore i donatore.

Namjera nam je da budemo što više prepoznatljivi s kvalitetnim inicijativama za oživljavanje pomorske tradicije kraja iz kojeg smo potekli kao i pomoć sadašnjim i uđućim pomorcima bilo kojih zvanja, prilikom zapošljavanju, razmjeni iskustava na zajedničkim druženjima. Sastanci se

održavaju svaki četvrtak u 19.00 sati ljeti, a po potrebi i češće. Kada Klub bude potpunjem namještajem i opremom pozvati će mo sve pomorce i građane na svečano otvaranje.

Ove godine će biti, 5. obljetnica održavanje Regete tradicionalnih barki na vesla koju smo pokrenuli 2012. Pokrenuli smo i list Pomorac čiji je treći broj pred nama. Posljednja velika inicijativa je obilježavanje sjećanja na poznate osobe iz pomorske povjesti Lošinja, koje su svojim velikim djelima doprinjeli da se za Cresko-Lošinsko otočje čuje diljem svijeta. Njihove biste na priključnim ormarićima uokolo nove Rive pričale bi priču geneacijama mještana koje dolaze da žive i naseljavaju se na otok a posjetiteljima koji dolaze na odmor kvalitetnu informaciju o povezanosti otoka sa ostatkom Evrope i Svijeta.

Na tragu toga je i inicijativa za postav-

kom Pomorskog i etnografskog muzeja jer je to Mali Lošinj i zaslužio, a ekspanata ima posvuda. Ne učinimo li to, mnogi će primjerci pomorske kulturne baštine nestati u kolekcijama pojedinaca po cijelom svijetu.

Anton Vunić



**Oproštaj od "starih" klubskih prostorija koje su korištene od osnutka 2010. godine**

PREDAVANJE DIPL.EKO. MILJENKA SMOKVINE A POVODOM 150 OBLJETNICE IZUMA LUPPIS - WHITEHEAD TORPEDA

## Muzealizacija baštine



U organizaciji Kluba pomoraca Lošinj, a 5. svibnja o.g., održano je predavanje *Miljenka Smokvine* dipl.eko. na temu Muzealizacija baštine riječkog torpeda u Maloj sali lošinskog kina. Samostalni istraživač riječke industrijska i torpedne baštine, Smokvina je pojasnio važnost čuvanja industrijske i ine baštine kao jednu od modernih vrednovanja opće kulture.

Spoznaja o potrebi čuvanja sjećanja na prošla vremena, kao i pohrana sačuvanih predmeta, uređaja, strojeva i ostalog (dokumentacije, nacрта...) iz prošlih vremena, bitna je za očuvanje identiteta svakog kraja, države i nacije. Tehničko/tehnološko nasljeđe u našim krajevima tijesno je vezano uz brodogradnju, brodarstvo, lučku djelatnosti i promet.

U gradu Rijeci, najrazvijenom gradu istočne obale sjevernog Jadrana, razvoj industrija započeo je 1750tih godina, s osnutkom Rafinerije šećera, da bi početkom 1820tih godina tu osnovana Tvornica papira, koja 1835. godine nabavlja prvi parni stroj na ovom području, čime u nas započinje "industrijska revolucija". Od sredine XIX. st. u Rijeci se grade brojne industrije, među njima je i Tvornica torpeda (u početku "Ljevaonica metala" pa nakon

torpeda "Riječki tehnički zavod"), kojom je započela era modernih industrija u nas.

Torpedo je izum nastao u Rijeci pred 150. godina. To je izum svjetskim razmjera. Riječki Luppis-Whitehead torpedo prvi je uspješni torpedo na svijetu, a riječka tvornica torpeda bila je decenijama glavni svjetski proizvođač i izvoznik torpeda. Brojne originalne tehničke inovacije prvi put ugrađene u riječki torpedo i danas su u uporabi; to je žiroskop, to su servo sustavi, to je tehnologija visokih tlakova, metode autonomnog pogona i upravljanja, te niz drugih. Koristi koje ima moderno društvo od tih izuma su i danas nemjerljive, pa nas i to neosporno navodi da čuvamo baštinu torpeda i da ju na pravi način uzaloziramo.

A. Vunić



ODRŽANA GODIŠNJA SKUPŠTINA

# Zapošljavanje kadeta - prioritet

Godišnja Skupština Kluba pomoraca Lošinj održana je 3. Ožujka o.g. U restoratu "Zakantuni" u Malom Lošinj.

Predsjednik kap. Robert Marušić uvodno je pozdravio sve prisutne a posebno goste; v.d. gradonačelnicu Grada Malog Lošinja, Anu Kučić i direktora Lošinj holdinga, Đanina Sučića. Prisutni su upoznati sa dosadašnjim radom i financijskim izvještajem. Nakon izvještaja Nadzornog odbora jednoglasno je prihvaćeno izneseno.

U nastavku je predložen Plan rada za slijedeću godinu dana gdje je naglasak bio na Inicijativi o izradi spomen obilježja na lošinjskoj rivi i muzeju pomorstva, Regati barki na vesla i klubskim novinama Pomorac. U diskusiji su članovi Kluba tražili da se Više angažira oko ukraja Kadeta na brodove.

Prisutni gosti su u svojim nastupima podržali inicijative Kluba. Nazočni članovi: R.

Marušić, L.Jurjako, R.Dudić, B.Rukonić, I.Kapović, M.Orlić, M.Vlakančić, D.Kučić, D.Kamalić, G.Saganić, I.Martinović, Mihačić, L.Sokolić, B.Rukonić, A.Maglievaz, M.Grubješić, M.Živković, B.Živković, G.Franulović, A.Baumgartner, T.Komadina. Gosti: Ana Kučić, gradonačelnica Grada Malog Lošinja, Gianina Sučić, direktor Lošinj holdinga, Oskar Koharević, zainteresiran za članstvo.

A.Vunić

# Pedeset godina sjećanja na školske dane

U Malom Lošinj su se 27. svibnja okupili maturanti Pomorske škole iz školske godine 1966/67.

Kao i koleg(ic)e iz Ekonomske škole - tada su lošinjske srednje škole djelovale razdvojeno - okupili su se pred nekadašnjom školskom zgradom na početku obale Priko, a potom krenuli na prigodno druženje povodom pedesete godišnjice mature.

Tada su razred nautičkog smjera činili Stanko Barantin, Đani Budeša, Nikica Janković, Damir Jovičević, Ivan Kapović, Libero Kučić, Ante Matahlija, Ante Moderšić, Vlado Načeta, Josip Pavletić, Ljubomir Perković, Mauricijo Pinezić, Mario Rukonić, Zoran Skelin, Ivo Sokolić, Nikola Topić, Ivan Zoretić, Josip Zupčić



i Anton Žuklić, a strojarskog smjera Stanko Babić, Ivan Bačić, Vitomir Bolković, Mario Bukaran, Željko Kaločira, Pero Komadina, Srećko Krivičić, Božidar Lipić, Nikola Mrakovčić, Milan Muškardin, Ivan Mužić, Ratko Nikolić, Đanfranko Ogorevac, Jurica Poduje, Borislav Pužar, Ivan Radoslović i Josip Sudulčić.

B. Purić

BRODSKE SUDBINE

# I brodovi idu mladi u mirovinu

M/V "Generoso" napustio je svoje mjesto u malološinjskom Škveru na kojem je sedam godina bio privezan.

Tada novi brod nakon samo 5 godina eksploatacije, došao je u Škver i tu ostao do svog posljednjeg putovanja, odlaska u mirovinu. U smiraj dana 29. svibnja 2017. godine odtegljen je u Tursko rezalište Aliaga. Biti će nasukan na obalu i onda počinje rastavljanje broda, spremanje valjanih dijelova za prodaju kao "second hand".

Ovo je rijetka i žalosna sudbina mladog i ne dovoljno razrađenog broda.

A.Vunić



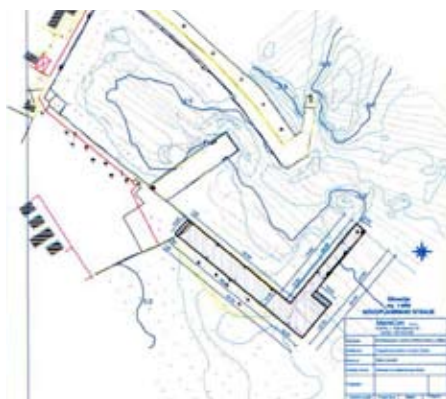
NOVOSTI IZ ŽUPANIJSKE LUČKE UPRAVE MALOG LOŠINJA

# Uređenje luka za siguran privez brodova

Ovo su proljeće u Županijskoj lučkoj upravi Mali Lošinj aktualna četiri krupnija projekta - na Susku, Unijama, Iloviku, te u Velom Lošinju - o čemu je detalje dao ravnatelj Gracijano Petrinić.



Lani je, prigodom proslave Dana iseljenika, najveće otočne fešte, predstavljen projekt dogradnje operativnog mola i trajektne rampe u mjesnoj lučici. Na mjestu srušenog masivnog gata bit će izgrađen novi gat u obliku slova "L", ukupne duljine 145,4 metara. Trajektna rampa bit će širine 10 metara.



**Dogradnja pristaništa na Susku**

Gat će biti propusni, nakon što je vjetrovalna studija pokazala da bi se gradnjom novog masivnog gata znatno povećala uzburkanost valovima u akvatoriju lučice.

“Predviđeno je, u potpunosti, uklanjanje iskopom ostataka raspadnutog gata, koji sada djeluje kao potopljeni nasuti lukobran. Time je namjera postići produbljenje morskog dna prirodним putem. Naime, na starim fotografijama vidljivo je da je prije izgradnje sada urušenog gata, more na toj lokaciji bilo znatno dublje”, kazao nam je ravnatelj Petrinić.

Završetak ovih radova u planu je za travanj 2018. godine.

Financijska strana? Projekt je ukupne vrijednosti 16.775.000 kuna, s tim da u taj iznos nisu uključeni građevinski i projektni nadzor, koji bi trebali ukupno biti oko 250 tisuća kuna.

Tijekom prošle, 2016. godine, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture izdvojilo je za ovu namjenu 3 milijuna, a Županijska lučka uprava (ŽLU) Mali Lošinj milijun kuna. U ovoj godini Ministarstvo daje nova tri milijuna, ŽLU 2,5 milijuna, Primorsko-goranska županija 1,5 milijun, a Grad Mali Lošinj milijun kuna. Posljednja godina financiranja ovog projekta je 2018., kada bi Ministarstvo i ŽLU trebali izdvojiti po dva milijuna, Županija 1,5 milijun, a Grad 500 tisuća kuna.

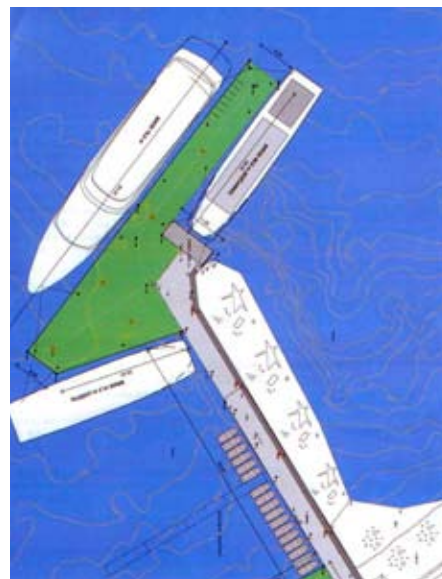
“Očekivani rezultati ogledat će se u sigurnom pristajanju brodova, sigurnom protoku putnika i tereta s brodova, te osiguravanju dvadesetak komunalnih vezova i dva-tri veza za brodove na jednodnevnim izletima. Projekt je djelomično samoodrživ, a ŽLU Mali Lošinj vovodit će daljnju



**Dogradnja luke Rovenska**

brigu o održavanju i unapređenju novoizgrađene infrastrukture”, zaključio je Petrinić, koji očekuje rasterećenje liste zahtjeva za komunalne i gospodarske vezove.

U uvali Rovenska u Velom Lošinju, čeka se na građevinsku dozvolu za produljenje operativnog mola za 25 metara. Komunalni mol već je saniran. Investicija na operativnom molu “teži” 2,5 milijuna kuna + PDV, s tim da bi sve trebalo biti dovršeno u drugoj polovici 2018. godine.



**Ovako će izgledati pristanište na Unijama**

I luci Unije uskoro će biti izmijenjen izgled - na dosadašnji pristanišni mul dodat će se novi dio u obliku slova “T”, pa će tako biti omogućen istodobni privez za dva broda i trajekt. Ti bi radovi trebali početi tijekom sljedeće ili 2019. godine i očekuje se da će trajati tri godine. Vrijednost je 28.875.000 kuna s uračunatim PDV-om.

Uz četvero stalno zaposlenih u uredu u Malom Lošinju, Županijska lučka uprava ima još desetoro zaposlenih lučkih redara i pomoćnih lučkih redara u lukama na otocima. U turističkoj sezoni bit će angažirano još desetoro radnika.



**Radovi pristaništa na Unijama**

Kada je riječ o otoku Iloviku, do kraja godine bit će pokrenuta natječajna procedura za južni lukobran, a investicija iznosi 1,35 milijuna kuna.

Bojan Purić



PIŠE MARIJANA SMOKVINA: ITF-OV INSPEKTOR NA TERENU

# “Lucky Joy” u riječkoj luci

Brod za rasuti teret “Lucky Joy”, dužine 109 metara i kapaciteta sedam tisuća tona, koji plovi pod zastavom Belizea, uplovio je u riječku luku kako bi iskrcao teret - sol za hrvatske ceste. ITF-ov inspektor Mario Šarac iskoristio je tu priliku i otišao u inspekciju broda koji je posljednji put bio pregledan od strane ITF-ova inspektora prije dvije godine. Zapovjednik i petnae-

Tijekom posjeta, zapovjednik i prvi časnik povelu su nas u obilazak broda, te smo iz prve ruke vidjeli kakav je život na brodu – sobe za odmor, dnevni boravak, kuhinju, mjesta za skladištenje hrane, strojarnicu, a gledali smo i utovar tereta – drvo za Aleksandriju. Iako je za mene ovo bio prvi posjet ovakvoj vrsti broda, inspektor Šarac je, prije nego što je postao ITF-ov inspektor, na brodu proveo 14 godina, a posljednje četiri godine bio je kapetan, te mu uvjeti života na brodu nisu iznenađenje.

“Nedavno sam, pri posjeti jednom brodu koji je pristao u bakarskoj luci, u dokumentima vidio da se brojevi ne slažu s veličinom isplate prekovremenih sati s brojem odrađenih sati. Tada sam se

‘bacio’ na računanje i kapetan je na licu mjesta trojici radnika koji su bili zakinuti

steročlana posada, koju čine Sirijci i Egipćani, srdačno su nas dočekali i pokazali sve potrebne dokumente – listu posade broda, ugovore o zaposlenju, veličinu plaće, radno vrijeme, listu iz koje je vidljivo koliko je pojedini član posade radio, prekovremene sate, te platnu listu i način plaćanja prekovremenih sati.

“Ponekad bude sve u redu, a ponekad naiđemo i na manje ili veće nepravilnosti. Ovaj put sve je bilo u redu”, rekao je ITF-ov inspektor Šarac koji je zadužen za inspekciju brodova u Primorsko-goranskoj i Istarskoj županiji.

Iako je riječ o starijem brodu, uvjeti su, prema riječima inspektora Šarca, vrlo dobri, a i posada je, činilo se, zadovoljna uvjetima.

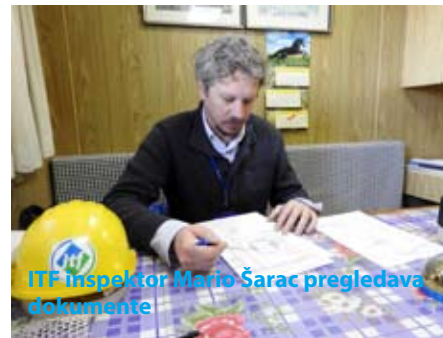


Priprema se ručak

isplatio naknadu za prekovremeni rad”, kaže Šarac i dodaje da mu upravo ovakva događanja i zadovoljenje pravde na licu mjesta prčinjavaju zadovoljstvo.

Inspekcija brodova nije jedini posao ITF-ovog inspektora, ali je najznačajniji. Stalne radne obveze često prekida zvonjava telefona - ljudi traže pomoć, ponekad poslodavci, a ponekad članovi posade koji smatraju da su zakinuti.

“Upravo me zvao pomorac koji se iskrcao s broda zbog bolesti, a kompanija mu je dala otkaz. Zvao me i kapetan broda



ITF inspektor Mario Šarac pregledava dokumente

ITF-ov inspektor *Mario Šarac* radni dan započinje u 7 sati dolaskom u ured. Uz jutarnju kavu provjerava koji su brodovi u lukama na njegovom području i u koje će inspekcije ići taj dan. Obično napravi plan dan ranije, a ujutro provjeri je li došlo do nekakve promjene. Pri izboru brodova za inspekciju, veliko značenje ima zastava pod kojom brod plovi. Brodovi koji viju zastavu pogodnosti (Flags of convenience) prioritetni su po pitanju inspekcija.

“Iako nemaju pravnu snagu, posjeti inspektora brodu shvaćaju se vrlo ozbiljno, a većina kapetana i posade surađuje”, istaknuo je Šarac.

koji ima posve drugu priču, ali treba nekako pokušati naći kompromis i pomiriti obje strane. Ponekad je teško i reći tko je u pravu; sve je u detaljima. Zato treba dobro poznavati život i odnose na brodu”, ističe Šarac.

ITF-ov inspektor bi u prosjeku godišnje trebao pregledati oko stotinu brodova, no Mario s tim nema problema, jer pokriva Istarsku i Primorsko-goransku županiju gdje pristaje veliki broj brodova.

Odluka da postane ITF-ov inspektor dogodila se slučajno. Nakon 14 godina na brodu, gdje je u kratkom vremenu napredovao od kadeta do zapovjednika, prijavio se na natječaj pri organizaciji ITF (International Transport Workers Federation), pobijedio na natječaju i sad već dvije godine svakodnevno pomaže hrvatskim i stranim pomorcima u ostvarivanju njihovih prava i radi na poboljšanju njihovih životnih i radnih uvjeta.



Lucky Joy na vezu u riječkoj luci



Najvažnija na brodu je sigurnost - zapovjednik broda

ZANIMANJE KOJE IZUMIRE

# Svjetioničar

Svjetionik, ili lanterna, kako je uobičajen naziv na našoj obali i otocima. Pod tim pojmom podrazumijevamo svaki objekt svjetlosne signalizacije na moru, a svi oni nisu svjetionici. U službenoj pomorskoj klasifikaciji ti se objekti dijele na svjetionike, obalna svjetla, svjetleće oznake i plutače, lučka svjetla, te svjetleće oznake pokrivenoga smjera. Uz njih, na plovnim putovima postavljaju se razne druge signalne oznake, a sve zajedno spada u objekte pomorske signalizacije kojima je osnovna namjena povećanje sigurnosti plovidbe. Ljudima od mora i plovidbe to ne treba objašnjavati, sve oni znaju puno bolje od nas koji se

ciji je 1.099 objekta pomorske signalizacije. Među njima samo je 46 svjetionika. Ostale lanterne, odnosno objekti svjetlosne signalizacije nisu svjetionici. O tome najčešće ne razmišljamo, sve nam je svjetionik, sve nam je lanterna. I često ih romantičarski zamišljamo, u ljetnoj noći okupanoj mjesecinom i s brodicama na pučini. Zaboravljamo škure noći kad valovi juga bjesomučno udaraju u njihovo podnožje, a kiša nemilosrdno smanjuje vidljivost. Ili, kad refuli bure udaraju svim mogućim boforima podižući slanu prašinu s morske površine. U takvim trenucima mornar na brodu priželjkuje što brže uplovljavanje u sigurnu

nom na najistaknutijim, odnosno najudaljenijim točkama našeg teritorijalnog mora. Osim značenja i pozicije, od ostalih objekata svjetlosne signalizacije razlikuju se gradnjom i dometom svog svjetla.

Svjetionici su veći ili veliki objekti, uglavnom kamena zdanja s karakterističnom i daleko vidljivom svjetioničkom kulom. Opremljeni su s glavnim i rezervnim svjetlom, s time što je domet glavnog svjetla do 30 milja. Nekad davno svaki je svjetionik opsluživala posada, s cjelodnevnom dežurstvom i jednim ili dva svjetioničara u smjeni. Danas su svjetionici automatizirani i nadzirani putem sustava daljinskog



Svjetionik Murter oko 1900. godine, dok je na njemu boravila posada.

držimo čvrstog kopna, a zaplovimo tek povremeno na nekoj kratkoj relaciji.

U unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru hrvatskog dijela Jadrana u funk-

luku. Zna on tada vrlo dobro čije mu se svjetlo ukazalo, koji trag u mraku valja slijediti.

Svjetionici su najveći i najznačajniji objekti pomorske signalizacije koji omogućuju sigurnu dnevnu i noćnu plovidbu određenim morskim područjem. Izgrađeni su uglav-

nadzora. Ipak, svjetioničarske posade nisu do kraja umirovljene, ostale su na 17 svjetionika, zbog njihova značenja za sigurnost plovidbe, te zaštite svjetioničarskih zgrada od propadanja. Važno je pritom spomenuti da je većina naših svjetionika, a koji su još uvi-





Svjetionik na otoku Unije. Svjetlosni panel pokazuje da tu više nema ljudi

jek u funkciji, izgrađena u 19. stoljeću, u vremenu kad je našim Jadranom vladala Austro-Ugarska carevina i kraljevina.

Svjetionik Savudrija jedan je od najmarkantnijih na hrvatskoj obali i, što je još važnije – najstariji. Sljedeće godine zaokružiti će veliki jubilej, 200. obljetnicu. Izgrađen je 1818. godine, smješten u neposrednoj blizini Umaga i slovenske granice. Zahvaljujući kopnenoj lokaciji svjetionik ima priključak električne struje i vode, a pristup mu je omogućen asfaltiranom cestom, pa svjetioničarska posada ima suvremene životne uvjete, bez osjećaja osamljenosti na pučini. Stari lanternisti, kojih je danas malo i među umirovljenicima, to bi komentirali riječima: „Kakav je to svjetioničarski život kad imaš auto na raspolaganju, kad si u gradu za manje od pola sata.“ A neki njihovi, još sta-

riji kolege, radili su i živjeli na svjetioniku Mlaka, smještenom gotovo u središtu Rijeke. Ni na njemu više nema posade! U takvoj situaciji neki od svjetionika na hrvatskom Jadranu funkcionalno su prenamijenjeni, pa su dijelovi svjetioničarskih zgrada opremljeni za iznajmljivanje turistima.

Svjetioničara je danas malo, neki bi rekli: svakim danom manje. Ali nije baš tako. Bez obzira na svu suvremenu tehniku i tehnologiju, na nekima od svjetionika posade će ostati. Naprosto moraju! Ipak, mogli bismo konstatirati: svjetioničarsko zanimanje izumire. Drastične promjene u naše živote donijelo je 21 stoljeće. Postali smo previše komforni, teško je danas naći mladog čovjeka, pa i nešto starijeg, koji će prihvatiti „pustinjački“ život na svjetioniku. Još teže čitavu obitelj. Istina je, ima nas svakakvih. Uvijek će se netko naći, može se čuti optimističan odgovor. Vjerojatno da!

Pamtim davni razgovor sa starim svjetioničarom, isto tako i riječi poznanika, svjetioničarskog sina. Svjetioničar je proveo 12 godina na svjetioniku udaljenom četiri sata plovidbe od najbližeg naselja, na pustom otočiću. Potom je premješten, neusporedivo bliže „civilizaciji“, kako je on komentirao takvu lokaciju. „Nije ovo prava lanterna, ovo je preblizu, kad se sjetimo možemo u trgovinu, u gostionu na piće“, komentirali su on i supruga. Priznali su, također, da o svjetioniku i životu svjetioničara nikad nisu razmišljali. Oboje su rođeni kontinentalci. Dogodile su se, međutim, nesretne životne okolnosti - gubitak po-

sla. Pročitali su natječaj u novinama i – nisu puno razmišljali. S protekom godina svjetioničarski posao i život za ništa na svijetu ne bi mijenjali.

Druga priča otkriva drugu stranu svjetioničarskog života. Čovjek je proveo djetinjstvo na lanterni, kaže, bilo mu je prelijepo, te su godine ostale u pamćenju za čitav život. Ali, malo je odrastao, došlo je vrijeme za školu. Nije bilo izbora, trebalo se vratiti kući, otac je potražio posao na kopnu. Život na svjetioniku zauvijek je postao prošlost.

Težak je život svjetioničara. I posao! Tko ga nije upoznao ne može o njemu govoriti. Posebno ne o radnom vremenu, dnevnom odmoru, slobodnim danima, blagdanima, godišnjem odmoru... A još li svatko reći da svjetioničari nisu pomorci. Jer ne plove. Zaboravljaju pritom koliko su u službi plovidbe, nadasve njene sigurnosti. I kakav im je život negdje na pustoj hridi, ili isturenoj punti daleko od izravnog kontakta s ljudima.

Branko Šuljić



Svjetionik. Grafiti na zapuštenim objektima

POVODOM INICIJATIVE KLUBA: PIŠE KAP. BORIS RUKONIĆ

# Projekt "Lošinjski pomorci i brodograditelji"

Prije dvije godine ponovno je oživljena ideja o obilježavanju pomorske baštine našeg otoka, s ciljem da se naša slavna prošlost pomorstva i brodogradnje na odgovarajući način vrati u kulturni sadržaj Lošinja. Neizostavno treba naglasiti da povijest čitavog otoka ima veliki utjecaj i značaj u razvoju pomorstva i brodogradnje Mediterana od XVIII. do početka XX. stoljeća – dijela povijesti koji nije dostojno valoriziran posljednje dvije generacije. Od samog početka razvoja pomorstva na Lošinju, naš je otok imao posebnu ulogu, stvorivši vrlo jaku flotu trgovačkih jedrenjaka i školujući vlastiti kadar u Pomorskoj školi koja je s radom počela još davne 1780. godine. Brodovi izgrađeni u našim škverovima ponosno su plovili čitavim svijetom, pronoseći slavu naših pomoraca i omogućili otoku da postane bogat kulturni i privredni centar.

Projekt kojim bi se ovaj važan dio otočke povijesti izvukao gotovo iz zaborava, pokrenut je još osamdesetih godina, ali nije napredovao dalje od ideje. Naša Udruga pomoraca smatra da je došlo vrijeme kada su mogućnosti njegove realizacije postale realne i pokrenut je proces kojim se planira zaokružiti taj dio naše baštine. Ističemo i značaj koji će to imati i u sveobuhvatnosti turističke ponude, jer je sve više gostiju koji za svoja turistička odredišta biraju mjesta koja nude širu kulturološku ponudu, a naš je otok jedinstven po svojoj pomorskoj povijesti.

Dakle, čitava priča odvijala bi se u barem tri faze: prvo bi se pristupilo postavljanju reljefa naših istaknutih pomoraca i brodograditelja na brončanim pločama koje bi se nalazile na 26 kolona s priključcima za struju i vodu, na potezu od Vele rive do benzinske stanice na obali Priko. Te bi ploče sadržavale, osim lika, samo ime i eventualno godine rođenja i smrti osoba koje predstavljaju, a sve dodatne in-

formacije bile bi dostupne na internetu ili u posebnim brošurama, a nadovezivale bi se i na druge turističke sadržaje i lokacije. Za izradu ovog dijela projekta već postoje planovi i dogovor s akademskim kiparom koji bi reljefe izradio i postavio. Upravo je završena prezentacija jedne ploče s likom jednoga od naših istaknutih kaptana. Prezentacija je održana u prisustvu vodećih ljudi Grada, institucija i Lošinjske plovidbe, te je postignut je dogovor da se započne s projektom.



Dru- ga faza odnosi se na Pomorski muzej – još se uvijek vode pregovori oko odgovarajućeg smještaja, a najviše bi odgovarala zgrada starog vrtića ispod crkve Svete Marije. Prostor bi nakon uređenja bio dovoljno velik da u njemu osim pomorskog dijela bude i postav lokalne bogate lošinjske sakralne baštine, kao i etnološki dio. U toj zamisli zainteresirana je i naša katolička zajednica, jer je sakralni fundus vrlo vrijedan - u velikoj mjeri zahvaljujući i tome što je čitav otok živeći od pomorstva i bro-

dogradnje imao materijalnih mogućnosti izdašno potpomagati svoju crkvu. Status bogatog grada (otoka) utjecao je i na razvoj turizma krajem XIX. stoljeća. Poznato je da je veliki dio pomorske baštine danas u privatnom vlasništvu, ali nema sumnje da bi mnogi ponosno pristali da se u postav takvog muzeja uključe predmeti koje sada, osim obitelji vlasnika, rijetki imaju priliku vidjeti.

Treća faza odnosi se na obilježavanje spomen-pločama starih zgrada koje imaju spomenički značaj, kao i postavljanje gravura ili reljefa naših najpoznatijih jedrenjaka na bitve za privez brodova na novoj rivi, prema brodogradilištu. Za to je na bitvama izliven prostor koji od dana, kada su postavljene, čeka na ostvarenje te zamisli.

Samo financiranje projekta iziskuje velika sredstva, a ideja je da ih se pokuša dobiti apliciranjem na europske fondove. S obzirom na to da to iziskuje dosta vremena, postavljanje samih ploča na kolone u luci financiralo bi se lokalnim prikupljanjem sredstava. Sam muzej i treća faza zamisljeni su kao dio cjelovitog projekta osnivanja muzeja kulturne baštine u čitavoj županiji.

Određeni pomaci u tom smislu već su učinjeni, jer jedino kao integralni projekt moguće ga je predstaviti odgovornim tijelima EU, ali njegova vrijednost je neupitna ako ga se na ispravan način prikaže i ukoliko u to bude uključena šira struktura vlasti. U ovim početnim naporima izuzetno cijenimo veliku podršku koju pružaju Grad i Lošinjska plovidba te Lučka uprava, kao i lošinjski ogranak Zajednice Talijana, obzirom da je veliki broj ljudi iz ovog kraja zbog povijesnih okolnosti preselio u Italiju, a i nas i njih povezuje tako nepravedno zanemarena uspomena na najslavniji period povijesti Lošinja.



# POPIS KAPETANA I ADMIRALA OTOKA LOŠINJA

## LIST OF CAPTAINS AND ADMIRALS OF THE LOŠINJ ISLAND

*The Seamen's Club from Mali Lošinj is invited to launch a new initiative and invite all those in the heart of the history and heritage of the island of Lošinj to accept this project as its own, in order to prove themselves and the world skills and courage of our ancestors who have shown that they can equally deal with all seafarers of the world.*

*Therefore, already in the reconstruction of the city's sea coast, which is called by the Lošinj captains, the projector predicted that the sloping plate at the top of each electrical cabinet, which was supplied to the vessels, was used or intended to create a memorial exhibition devoted precisely to these Captains who have been named Losinj with their work in the World-famous maritime place.*

*The choice is made up to the level of maritime prominence, merit and contribution to the naval maritime history and the well-known documentation, as the artist will need to revive the figure of the creditor. In addition to the name and year of birth and death with the portrait, a multilingual guide will be printed through the exhibition with the information so far known about each captain individually.*



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

*1. Pietro Budinich (1745-1782) from Veli Lošinj, the first commander of a ship that landed in North America in 1779 under the flag of the Republic of Venice.*



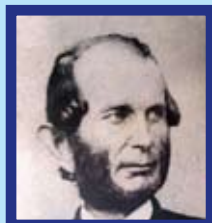
2. Simon Budinich (1744-1815), Kapetan jedrenjaka, nakon 41 godine plovidbe, izabran za prvog načelnika novoosnovane Općine Veli Lošinj 1808. godine.

*2. Simon Budinich (1744-1815), Captain of sailing vessel, after 41 years of sailing, was elected as the first mayor of the newly founded Veli Lošinj Municipality in 1808.*



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.

*3. Antonio Giacomo Bussanich, Captain of the bark JOACHIM, who, as the first captain of the Eastern Adriatic, sailed Cape of Good Hope, arrived in Bombay and happily returned in 1843.*



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.

*4. Antonio Felice Cosulich (1816-1884), Younger Cosulich-Grubeša, Captain and Shipowner, whose children successfully continued their naval and shipbuilding business development in Trieste.*



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

*5. Antonio Romano Cosulich (? - 1867), Captain and shipowner, founder of shipyard in Velopin bay near Mali Losinj.*



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

*6. Callisto Cosulich (1847-1918), the most successful shipbuilding entrepreneur of the island of Lošinj, son of A. Felice Cosulich.*



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

*7. Marco Giovanni Cosulich (1806-1864), Older brother Cosulich - Grubeša, captain and shipowner in Venice since 1859.*



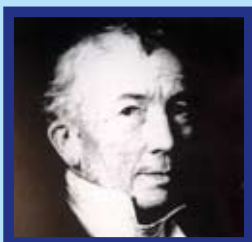
8. Nicola Cosulich (1868-1945), Kapetan i profesor, bio je ravnateljem Pomorske škole u Malom Lošinju 28 godina neprekidno, od 1895. do 1923.

*8. Nicola Cosulich (1868-1945), Captain and Professor, was the Director of the Maritime School in Mali Lošinj for 28 consecutive years, from 1895 to 1923.*



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

*9. Zanetto Cosulich (1818-1896), Commander and Shipowner of the Kozulić family who moved from Mali Lošinj to Rijeka (Pećine) in 1842.*



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

*10. Gasparo Craglietto (1772-1838), captain and patron who equipped the church of St. Antony the Hermit in the Veli Lošinj with its altars and artistic paintings.*



11. Federico Fedrigo (1820-1886), Zapovjednik Austrijskog Lloyd i vice-admiral egipatske ratne mornarice.

*11. Federico Fedrigo (1820-1886), Commander of Austrian Lloyd and Rear Admiral of the Egyptian Navy.*



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

*12. Emanuel Haracich (1858-1922), Rear Admiral of the Austro-Hungarian navy.*





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

*13. Antonio Hreglich (1877-1957), Longstanding Master of large and modern passenger ship's SATURNIA, NEPTUNIA AND VULCANIA.*



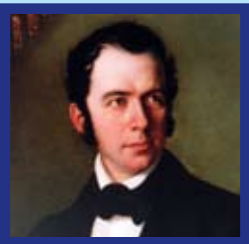
14. Antonio Ivancich-Iviani (1881-1953), Dugogodišnji zapovjednik velikih i suvremenih brodova MARTHA WASHINGTON, SATURNIA i OCEANIA.

*14. Antonio Ivancich-Iviani (1881-1953), Longtime Master of Large and Modern passenger ship's: MARTHA WASHINGTON, SATURNIA and 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.

*15. Antonio Celestino Ivancich (1813-1893), a naval Captain who, with the capture of an enemy ship, gained the highest prize for maritime merit in the Austro-Hungarian Navy - the Red Flag.*



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

*16. Pietro Giacomo Leva (1799-1879), Austrian Lloyd's in 1834, as the first Mate of the Austro-Hungarian navy, sailed to Rt Horn and arrived in Chile.*



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

*17. Carlo Martinolich (1848-1922), Master and owner of the first steam ship FLINK built in Lošinj shipyards.*



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

*18. Eugen Matković (1884-1946), Captain and the largest private shipowner in Yugoslavia before the Second World War.*



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

*19. Pietro Petrina (1706-1758), Commander of the wooden sailing ship GRAZIA DIVINA, who defeated pirates in the naval battle and received the medal of knight St. Marco.*



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.

*20. Aldebrando Petrina (1842-1906), the last great Captain of sailing vessels on Lošinj, achieved the fastest time to travel from Trieste to Cape of Good Hope to Chile in 1906, where he died and when was buried.*



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

*21. Giovanni Luigi Premuda (1841-1930), Captain and shipowner of the first steam ship GRAZIA of the Lošinj merchant fleet, acquired in England in 1885.*



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

*22. Giovanni Antonio Scopinich (1815-1893), Rear Admiral of the Austro-Hungarian Navy.*



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

*23. Roberto Stuparich (1875-1958), Master of Large Passenger vessels PRESIDENT WILSON, SATURNIA and VULCANIA.*



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

*24. Agostino Straulino (1914-2004), Admiral of the Italian Navy and Olympic Winner in Clas Star, 1952.*



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

*25. Luigi Adriano Tarabochia (1819-1881), Captain, shipowner and shipbuilder at Priko in Mali Losinj.*



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

*26. Giovanni Antonio Tarabochia (1804-1881), Captain and shipowner of the largest wooden sailing ship in the Mediterranean IMPERATRICE ELISABETTA.*



NOVOSTI O INICIJATIVI KLUBA POMORACA LOŠINJ - IZRAĐEN OGLEDNI PRIMJERAK

## Muzej na otvorenom - turistička atrakcija

Na inicijativu Udruge pomoraca Malog Lošinja, dana 27. 4. 2017., isprobana je lijevana ploča s likom jednog od zaslužnih lošinjskih kapetana. Pokusno je postavljena na ovalnoj kosoj površini ormarića za priključke struje i vode za plovila u putničkoj luci Mali Lošinj.

Akademski kipar Nikola Nenadić pokazao je ogledni primjerak lijevanog portreta svoje umjetničke kreacije koji se prirodno uklopio u okolni ambijent Rive lošinjskih kapetana.

Reljef u bronci bi noću bio odgovarajuće osvijetljen. Životopis, postignuća i ostali važni detalji o odnosnom pomorcu,

bili bi dostupni putem mobilnog telefona (skeniranjem QR-koda), na interaktivnim web-stranicama (internet) i na prikladnim brošurama, na više jezika.

Izuzetno atraktivna i vrijedna nova ponuda jedinstvenog muzeja na otvorenom zamišljena je kao poveznica, odnosno prvi neposredni kontakt, za obavješćivanje posjetilaca o široj kulturnoj i drugoj ponudi destinacije. Na zanimljiv i jednostavan, nenametljiv način, planiranom ili spontanom šetnjom pojedinca ili grupe malološinjskom rivom, može započeti nezaboravno povijesno putovanje ovim podnebljem.

Zoran Tomić



Akademski kipar Nikola Nenadić sa oglednim primjerkom

IZ PERA DINKA ZOROVIĆA, ETA

# Prijedlog nekih promjena u izražavanju i ponašanju na moru

Ljeti na moru, u prisustvu mnoštva glisera, jedrilica, gumenjaka i svakojakih drugih plovila, nailazimo na brojne čudne izraze i nedoumice u našem ponašanju. U cilju što sigurnije plovidbe predlažem za razmišljanje i diskusiju neke nadopune.

Bar jednom tjedno čitamo u novinama kako su lučke kapetanije vršile nadzor nad pojedinim akvatorijima i kaznile toliko i toliko brodica koje su glisirale bliže od 300 m od obale. Smeta me izraz "glisiranje".

Više sam godina upravljao brodic "Burin" dok je bio u vlasništvu Pomorskog fakulteta iz Rijeke. Brzina mu je bila 13 čvorova, nije glisirao, i po Zakonu mogao se približiti obali do 50 m. Za poklon za 60. rođendan sam si kupio gliserić od 3,4 m, a prijatelj mi je poklonio prastari motor "Johnson" od 20 KS (onda se još nisu pisali kW). Glisirao sam vraški brzo – a brzina mi je bila 11 čvorova. I morao sam se držati 300 m od obale. A kada se odjednom pred

sobom u moru ugleda glava kupača, tko će brže stati: "Burin" ili moj gliserić? Apolutno sam za to da se poštuje sigurnost na moru, ali nemojmo govoriti o "glisiranju" već o "pretjeranoj brzini". Neka do 50 m od neuređene obale može doći samo brodica brzinom do pet čvorova, a svaka brodica brzinom preko pet čvorova i svaki brod, trebaju se kretati na udaljenosti većoj od 300 m.

Nedorečenosti ima i oko izbjegavanja sudara brodica na moru. Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru detaljno propisuju ponašanje brodova. Ne propisuju ponašanje brodica - no u Pravilu 1., glavi b) i c) daju mogućnost svakoj državi da dodatno u svojim teritorijalnim i unutrašnjim vodama spojenim s morem, urede po svom nahođenju ono što nalaze za potrebno – a u cilju povećanja sigurnosti.

Smatram da bi trebalo za hrvatske teritorijalne vode "Pravilima za izbjegavanje sudara na moru", regatnim pravilima i drugima koji propisuju/savjetuju ponašanje brodica na moru, dodati sljedeće:

I) plovilo koje se kreće kroz vodu dužno je izbjegavati plovilo koje je usidreno, privezano, nasukano i koje se ne kreće kroz vodu,

II) plovilo koje se ne kreće kroz vodu dužno je izbjegavati usidreno, privezano i nasukano plovilo,

III) plovilo koje se kreće kroz vodu dužno je izbjegavati svako drugo plovilo koje je od njega duže 10 puta ili više, bez obzira na njegovu brzinu,

IV) ukoliko je jedno plovilo tri ili više puta brže od sporijeg, a nije od njega deset puta duže, ono treba izbjegavati sporije plovilo.

Svjestan sam da ovi pristupi možda i nisu najbolji - možda bi ih trebalo korigirati. No zasigurno su promjene i dodaci potrebni. Stoga, ako se bilo tko od vas nađe ponukanim da pomogne u ovom ili nečem sličnom, neka se pridruži, jer se samo s većom predlagajućom grupom mogu očekivati neki bolji rezultati.



#### O autoru

Ivan Bižaca, zapovjednik remorkera "Malin", pomorsku karijeru započeo na "Lošinjskoj plovidbi" kao kadet. Nakon završene Više pomorske škole u Rijeci, nastavlja ploviti na brodovima "Lošinjske plovidbe" u svojstvu trećeg, a zatim i drugog časnika palube. Zatim radi na trajektima "Jadrolinije" kao kormilar i časnik palube. Potom nekoliko godina radi i u Lučkoj kapetaniji u Malom Lošinju, kao referent za sigurnost prometa i član posade broda za traganje i spašavanje MB "Vid". Zatim se zapošljava u Srednjoj pomorskoj školi u Malom Lošinju kao profesor nautičke grupe predmeta. Na kraju nalazi zaposlenje na remorkeru "Malin" Lošinjske plovidbe - Brodogradilište.



**Remorker "Malin" je posljednji brod s logom LP na ciminjeri. Izgrađen je u brodogradilištu njemačkog grada Wilhelmshavena 1956. godine.**

U službenim VOITH-literaturama stoji da je firma počela s izradom voith-schneider pogona za water-tractore ranih pedese-

PIŠE IVAN BIŽACA, ZAPOVJEDNIK REMORKERA

# Upravljanje VOITH-SC

tih godina prošlog stoljeća. Znači, "Malin" mora biti među prvima.

A prvi je izgrađen u istom brodogradilištu samo dvije godine ranije - 1954. godine - i vlasništvo je National Maritime Museum of Germany od 1978. godine. „Malin“ je drugi po redu od pet jednakih remorkera izgrađenih po narudžbi „Norddeutscher Lloyd“ – Bremen. Prema podacima prikupljenim s raznih foruma i interneta, prvi brod iz te serije bio je „Bär“, isporučen 21. 10. 1955. g., drugi „Mars“ isporučen 20. 12. 1956. g., treći je „Wolf“ isporučen 14. 2. 1957. g., četvrti „Wal“ isporučen 29. 7. 1958. g. i, kao posljednji iz serije, „Luchs“ isporučen 16. 6. 1958. g. Sve do 1974. g. svi su skupa radili za izvornog naručitelja u luci Bremen, tada su „Mars“ i „Luchs“ prodani T&S (Transport & Service Bremerhaven), ali su ostali raditi s ostalima u istoj luci sve do 1977. g. Tada im se putevi razilaze, „Bär“ i „Mars“ su kupljeni od strane „Ocean Shipping Bunker & Barges“ te odlaze u Trst pod imenima „Bat“ i „Tak“. „Wolf“ je prodan i dobija novo ime „Bugsier 17“, a posljednji odlazi „Wal“ 1983. g.

„Mars“, sada pod imenom „Tak“, sa svojim blizancem „Batom“ opslužuje luku Trst, ali već nakon tri godine, 1980. g., kupuje ih „Soc. Esercizio Rimorchi e Salvatagi“ - S. E. R. S. Srl. iz Ravenne. U Ravenni rade sve do dvijetisućitih godina, kada ih konzerviraju i stavljaju van funkcije. „Tak“ je 2010. g. zapušten i u poprilično lošem stanju kupljen od „Lošinjske plovidbe - Brodogradilište“ koja ga vraća u život pod novim imenom „Malin“. Nažalost, sudbina „Bata“ mi je za sada nepoznata.

Nakon cijele ove priče pitate se što je to posebno s „Malinom“, pa ako je „Stier“, napravljen 1954. g., pretvoren u muzej, „Bat“ napravljen 1955. g. (izvorno „Bär“) završio svoju priču u Ravenni, onda je „Malin“, napravljen 1956. g. (izvorno „Mars“) najvje-

rojatnije najstariji water-tractor na svijetu koji još uvijek radi?! Naravno, ovu moju teoriju koja se bazira samo na indicijama i logici, trebalo bi potvrditi dodatnim istraživanjem.

## O VOITH-SCHNEIDER POGONU

Dok sam išao u školu, pa čak i na Višu pomorsku, Voith-Schneider pogon mi je bio tako egzotičan. Egzotičan u smislu - ne moraš to učiti jer se to nalazi na tako malo brodova, samo neki posebni remorkeri i trajekti to imaju, to je tako komplicirano, a nepotrebno, jer vjerojatno nikada nećeš doći na takav brod. Kako pogrešno - sad je jedan takav upravo tu, u luci Mali Lošinj. Vrijeme je da se ponovi gradivo...

Vratimo se mi voithu. Razvoj koncepta je započeo zbog učestalih prevrtanja postojećih remorkera s klasičnim pogonom. Inovacija je trebala biti u tome da je pogon na pramcu broda, a kuka na krmi (pogon ispred točke okretanja, a kuka iza). Za razliku od konvencionalnih i ASD-remorkera kojima su pogoni na krmi, a kuka na sredini (pogon iza kuke). Time se sprječava nastajanje sprega sila koje brod dovode u situaciju da se postavi bočno na silu vučnog konopa i ne može se više kontrolirati.



Očito je da je jedan od najvažnijih djelova sustava za manevriranje vodenog traktora upravo pogonska jedinica smještena na prvoj četvrtini broda. Sastoji se od dva Voith-Schneider potisnika, svaki s po pet lopatica koje se vrte u krug, a zakretanjem tih lopatica dobija se potisak. Pogon je zaštićen šipkama i postoljem koje stvaraju efekt mlaznice i pojačavaju potisak, čuvaju



# CHNEIDER pogonom

VOITH-ov cirkularni pogon zakretanjem krilca omogućava potisak u svim smjerovima (da ne bude zabune: baca vodu u samo jednom smjeru, a taj smjer i snaga može biti bilo koji). Firma se hvali da u tri sekunde može prijeći iz „svom snagom naprijed“ u „svom snagom natrag“ bez trajnih posljedica za pogon i motor. Ne bij sada previše o tome i teoriji, evo samo par činjenica

- nema nus-efekata poput izboja i slično
- jako brzo hvatanje komanda
- mogućnost okretanja broda u mjestu
- mogućnost bočne vožnje
- mogućnost korištenja oblika trupa kod usporavanja, zaustavljanja ili promjene smjera broda kojeg se ima u teglju (indirektno tegljenje). Povećava se sila skoro za dvostruko, a koristi se za brzine od 3 do 13 čv.
- općenito odlične manevarske sposobnosti broda

lopatice prilikom nasukanja i drže brod dok je u doku (ipak je „Malin“ star 60 godina pa smo ga malo jače dokovali s bočnim karegama, možda nepotrebno...).

Peta ili peraja (eng. skeg) oblikovana je da tako drži brod u smjeru, pomaže prilikom indirektnog tegljenja i spušta težište remorkera. Pruža otpor pramcu čime us-

pouzdanosti takvog sustava, ako je moguće, ugrađuje se i u moderne traktore). Uobičajene komande su dvije ručice za naprijed/nazad, po jedna za svaki voith, i jedan volan za lijevo/desno, te dvije ručice ili na modernim remorkerima gumbići za upravljanje motorima (dizanje/spuštanje okretaja).

## Upravljanje

Upravljanje se bazira na Kartezijevom koordinatnom sustavu. Ručice određuju os naprijed/nazad, a kormilo lijevo/desno.

S obzirom da je pogon na pramcu, kada okrećemo kormilo, izbijamo pramac, a ne krmu kao na klasičnom brodu.

I tu nam također dizajn trupa, tj. peta pomaže, jer da je nema, brod bi vjerojatno vozio bočno i jako polagano se okretao u smjeru vožnje.

## Zaključak

Kako da zaključim, a da se ne ponavljam. Prilikom upravljanja remorkerom s VSP-om morate biti jako koncentrirani, spremni reagirati na neočekivano, znati unaprijed što će se dogoditi i kako će remorker reagirati na položaj ručica i kormila.

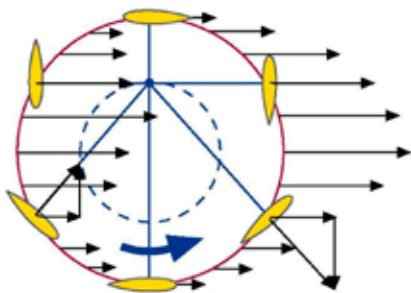
U nekim situacijama, pogotovo ako, primjerice, morate gurati pramcem ili hvatate bočni tegalj, a da niste pravilno i podjednako nategnuli konope i špringove, događa se da brod krene u naizgled nepredvidljivom i nadasve čudnom smjeru. Kasnije kada malo bolje razmislite i analizirate što se dogodilo, i zašto je krenuo baš tamo kamo je krenuo, dođe se do razloga i takva greška se više ne ponovi, ili se takvo ponašanje iskoristi kao prednost i pretvori u poželjno ponašanje.

Bitno je da uvijek imate pouzdano rezervno rješenje ili neku sigurnu mogućnost da izbjegnute opasnost ili situaciju da se dovedete u opasnost.

Uvijek morate unaprijed obavijestiti pilota o mogućim opasnostima ili ograničenjima na koja možda možete naići u izvođenju manevara.

Nadam se da ste pronašli poneki dobar savjet i naučili nešto novo čitajući ova moja uputstva za upotrebu VSP-remorkera. Ukoliko ste uočili koju grešku ili imate neki prijedlog za poboljšanje, molim Vas da to podijelite i kontaktirate me na e-mail.

Rado ću raspraviti bilo koju tezu iz ovih uputa i u najboljoj namjeri proglasiti glupim, mene ili Vas, nije bitno, bitno je da zajedno napredujemo i stječemo nova znanja i vještine.



postavlja balans pogonu i pomiče točku okreta prema krmu.

Kuka je na samoj krmu broda (nažalost, ne vidi se na ovoj slici), novi traktori imaju vitlo koje se također nalazi po krmu od točke okreta.

U kormilarnici se nalaze komande koje su mehanički direktno povezane s pogonskom jedinicom. Doslovno se može čuti „klink-klank“ kada pomičete ručicu kako se komanda polugama, koljenima i zupčanicima prenosi do voithova (radi



PIŠE: ANTON VUNIĆ: TURISTIČKI BRODOVI NA LOŠINJU

# Kako je stvarana legenda

Pomorac Martin Obučina, nakon dugogodišnjeg rada na različitim brodovima ploveći po svjetskim morima, odlučio je 1988. godine otvoriti tvrtku, kupiti brod i ostati doma. Tako je počeo s kočom *Albatrosom*, kojom je radio do 1989. godine, pa redom *Atila* od 1989. do 2005. godine, da bi zatim nastavio s izletničkim brodovima: *Andromeda* od 2001. godine do sada i naposljetku m/b *Devin* (u partnerstvu s Gracijanom Pinezićem) od 2004. godine nadalje. Obučina je ovime osigurao posao za sebe i obitelj, tako da uz spomenute brodove, sin Martin vodi još i brodove *Zlatica* i *Perica*.

Ova "flota" brodova u sezoni povezuje izletničkim vožnjama otoke Silbu, Rab, Ilovik, Susak i Unije.

Primjećuje se opadanje posla posljednjih godina jer, kako kaže Obučina, izgradnjom "Aqua parka" na Čikatu, rekonstrukcijom hotela "Bellevue" i "Alhambra" na više zvjezdica i iznajmljivanjem sve više glisera, smanjuju se promet i prihodi. Svi brodovi su podložni godišnjem održavanju, za što treba osigurati priličnu količinu sredstava iz prihoda. Nada se da će nadolazeće godine pojačati dolazak zainteresiranih gostiju i popraviti ovaj negativan trend. Da bi unaprijedili turističku ponudu i osigurali goste za svoje brodove, uveli su besplatnu vožnju autobusom iz kampova od Osora, preko Nerezina, do Lošinja.



Martin Obučina, jedan od vlasnika motornog broda *Devin*

## M/b Devin

Brod koji poznaju mnoge generacije izletnika i mještana Lošinja, *Devin*, napravljen je 1947. u Piranu. Prema Obučini, dobio je ime Devin po Duinu, unuku talijanskog grofa iz okolice Trsta.

Brod je u šezdesetim godinama prošlog stoljeća vozio razne terete i građevinski materijal.

Dolaskom sve većeg broja turista na Lošinj, u ljetnim mjesecima vozio je tako izletnike od 1. svibnja do 1. listopada.

U vlasništvu turističkog poduzeća „Jadranka” ostaje do 2004. godine, kada ga kupuju sadašnji vlasnici, a u prvu plovidbu nakon preuređenja kreće 1. svibnja 2005. godine.

Mnogo je događanja bilo na *Devinu* kroz protekle godine. Ovdje ćemo izdvojiti samo nekoliko njih.

Slovenski su se izletnici 2006. godine upoznali na brodu prilikom puta na Susak. Kada su se sljedeće godine vratili na brod, upoznali su zapovjednika Pinezića s prinovom kojoj su dali ime Devin.

Jednom prilikom su se na brodu vjenčali gosti iz Austrije. Fešta do zore, slikanje sa zapovjednikom u uniformi, a veselju nije bilo kraja do rane zore. A nakon sedam godina - rastava.

Pamti se i proslava 50. godišnjice bračnog para iz Nerezina na daskama *Devina*, koji su došli čak iz Australije da na brodu proslave zlatni pir.

Novogodišnji podvodni ribolov u organizaciji ribolovnog društva *Udica* bio je godinama gost na brodu koji je tom prilikom bio komandni brod događanja. Poznati su gulaši koje je za sudionike pripremao Zvonko Šalov, u to vrijeme vlasnik restorana *Poljana*.

U ratnim godinama *Devin* je prolazio kroz pomorsku blokadu otoka, te iz Riminija u Italiji prenosio lijekove, hranu i robu za izbjeglice.

Dogodilo se da je 1993. godine prevezio žive ovce za obnovu stada na otok Rab, itd, itd...

*Kao i more, tako i brodovi pričaju svoje priče.*



Zapovjednik Gracijano Pinezić prilikom vjenčanja na *Devinu*



PRIČE NAŠIH POMORACA

# Preživjeli smo napad gusara

Sumatra, 1987. godine

Plovimo rijekom Musi prema Palembangu, glavnom gradu i luci južne Sumatre, Jugolinijim brodom „Kastav”.

U to je vrijeme diljem svjetskih mora i luka bilo dovoljno spomenuti ime kompanije, pa da budeš prepoznat i uvažan. Bili smo veliki, jedni od najvećih, ali nećemo sad o tome.

O čemu ću pisati? Što to pomorce zanima? Ili ljude koje zanimaju mora i pomorci. Moguće, surovost mora, egzotični krajevi, šverc kao sastavni dio tog poimanja života na moru ili moguće žene, pa razne druge radosti i opasnosti. E, ono o švercu i ženama je tabu-tema, ali o opasnostima može.

Dobivamo uputstva i naredbe od kompanije, kako moramo uzeti čim više tereta. Stigli smo na sidro, a nitko u tih par dana nije izišao u grad sa sidrišta luke. Možete, da, možete izaći, ali znajte - nije baš preporučljivo. Tako su nam govorili oni koji ponešto razumiju engleski.

Morali smo krcati teret većinom na palubi. Polovice dviju štiva morali smo ostaviti otvorene zbog ukrcaja u Singapuru. Ispumpavamo balast. Djelomično prazne štive... Moraš paziti da ne povučesh vruga za rep. Postavljeni pantalon. Krca-mo kazamate do ruba.

Kad je gotovo, sve pokrivamo ceradama. Vлага koja je ovdje velika, pa i kiše često padaju, mogle bi ugroziti naš stabilitet. U svakom slučaju, čim dođemo na dublje, punimo tankove.

Ukrcali pilota i jednog vojnika s puškom. Ne ide se bez pilota, ali zašto naoružan vojnik? Družimo se, nas nekoliko, s pilotom. Častimo ga i ukazujemo mu pažnju.

I tako, nakon par sati, on će nama: „Znate, dragi moj barba i ostali, dragi ste mi pa vam moram nešto reći. Noćes ćemo, kao što znate, morati sidriti na rijeci i čekati visoku vodu. Dogodit će se



Slika: „Kastav” izgrađen 1969 godine u Italiji, 6238 BRT, Prodan u rezalište 1991. godine.

neke stvari za koje ne znam kako ćete riješiti. Bit ćete napadnuti od gusara.” Ostali smo “pa” slušajući pilota, a on će dalje: “Kad počne zoriti, bit ćete najvjerojatnije napadnuti. Pojavit će se gliser, pokupiti neke ribare s ribarskih čamaca blizu vašeg broda i tako napasti brod. Kad je ‘posao’ obavljen, gliser vraća ribare u čamce i nestaje.”

Smatrali smo informaciju pilota ozbiljnom, pa ga pitamo: “A vojnik, zašto je on tu?”

Odgovara pilot: “Eh što, Indonezija nema toliko vojnika koliko otoka i gusara. Vojnik će se zatvoriti u kabinu, kao i ja, i od njega ne očekujte pomoć.”

Otišao pilot u kabinu a ostali smo ja, prvi časnik i mladi barba Krpan. Barbi je to prvi brod kao zapovjedniku. Nije mu lako, nije ni meni, a bome ni svima ostalima, ako nešto ne učinimo i obratimo se.

Pomalo, ideja do ideje i evo kako ćemo i kako je na kraju i bilo dogovoreno.

S mosta reflektori osvjetljavaju brod i okoliš. Manige svuda oko broda, a pumpe rade punom parom. Kakofonija zvukova iz džungle koja nas okružuje. Kad svjetlo reflektora probije taj mrak, sve utihne.

Posada na kuverti, svi šeću i ne sku-

pljaju se. Goli do pasa, s letvama u rukama i na ramenima.

Zori!

Iz mraka izniče bijeli i moćni gliser i, onako kako je pilot rekao, skuplja te pitome i dobre ribare s njihovih malih čamaca. Približavaju se brodu i viču: „Fish, fish!”, kao da prodaju ribe. A vidim da dvojica u rukama drže mačete, spremni za penjanje uz brod. A onda nastupa “Anti-pirats Adriatic response team”. Urlici golih agresivnih mornara s repertoarom neponovljivih psokvi tim “dragim” posjeticima. “Uf, ovdje ne ide”... pa onda odlučiš prema provi. Pa opet: “Fish, fish!”, a tamo ih dočekuju iskeženih zuba znojni i polugoli mornari istog “response-teama”. Kroz manige, snažni mlazevi vode peru došljake; sirene su poludjele.

Još jedan pokušaj i posjetioci razočarani našom negostoljubivošću, odlaze nekom drugom prodati svoj “fish, fish”.

Na izlazu smo rijeke. Vidi se otvoreno more. Ehosonder pokazuje lagano povećanje dubine. Brod se lagano i lijeno naginje. Slijedi snažni uzvik: „Pumpaj!”

Istu večer, nedaleko od nas, kaže pilot, jedan je indijski brod skupo platio “fish, fish” sa Sumatre.

Najbolje je učiti iz tuđe muke, a ne iz svoje!

I.M. Morski

IZ PERA DR.SC. JULIJANA SOKOLIĆA

# Vremeplov lošinjskog pomor

## Prije 170 godina

U Malom Lošinjju je prvog travnja 1847. godine rođen Callisto Cosulich (Kalisto Kozulić), od roda Grubeša, kapetan duge plovidbe, poduzetnik svjetskog formata. Otac mu je bio Antonio Felice, a majka Teresa Premuda. Callisto je s Marijom Car (Zar) imao 21 dijete, pa su s njime započeli i nastavili voditi obiteljske poslove sinovi Oscar, Antonio, Augusto, Guido, Giuseppe i Alberto. Callisto je s bratom Augustom 1890. godine napustio Mali



Lošinj i preselio u Trst, gdje se uključio u bogatu brodarsku i brodograđevnu aktivnost svoje obitelji.

Kozulići su 1889. u Engleskoj sagradili prvi parobrod te tako začeli preobrazbu svojega poduzeća od brodarka na jedra u brodarka na paru. Koristeći razdoblje povoljnih vozarina, potkraj 1901., imali su već 15 parobroda, te postaju većinski vlasnici parobrodarskog društva "Austro Americana". Godine

1904. započinju redovitu teretno-putničku liniju iz Trsta za New York, a 1907. godine za Južnu Ameriku. Ocjenjujući da je u austro-ugarskoj carevini potrebno još jedno suvremeno veliko brodograđilište, Kozulići su 1908. osnovali "Cantiere Navale Triestino" u Monfalconeu. Iako su brodovi i brodograđilište u tijeku Prvog svjetskog rata teško stradali, Kozulići nisu postali i započeli su novi razvojni ciklus, ovog puta pod talijanskom upravom. Među ostalim, njihovo poduzeće "Cosulich - Società Triestina di Navigazione" sagradilo je tada najveći i najsuvremeniji motorni putnički brod na svijetu - "Saturnia". Ovaj luksuzni preookeanski velebrod, koji je krenuo na prvo putovanje iz Trsta za New York 21. rujna 1927. godine, bio je dug 192,45 i širok 24,31 metara i mogao je primiti u različitim klasama 2.280 putnika. Za prvoga zapovjednika broda postavljen je kapetan Roberto Stuparich, rodom iz Malog Lošinja. Kada je u sunčev suton istoga dana "Saturnia" oplovala i sirenom pozdravljala Kozulićev i Stuparićev otok, mnoštvo je Lošinjana odzdravljalo kod zavjetne kapelice pomoraca Anuncijate na Čikatu.

Ovdje ćemo još jednom napomenuti, o čemu sam već pisao u prošlom broju, da su Kozulići u svom brodograđilištu razvili proizvodnju hidroaviona, te su ujedno uveli Mali Lošinj od 15. listopada 1926. godine u svoju sve gušću mrežu putničko-poštanskih zrakoplovnih pruga na Jadranu.

Callisto Cosulich, koji je bio u središtu svih aktivnosti obiteljskog poduzetništva, umro je u Trstu 30. rujna 1918. godine. Poslije smrti dobio je svoju ulicu u Malom Lošinjju, ali su je političke mijene izbrisale. Možda je vrijeme da se ta povijesna nepravda ispravi, imajući na pameti kolikim Lošinjanima su trščanski Kozulići dali posao



na brodovima, u brodograđilištu ili u drugim djelatnostima, kada je posla na zavičajnom otoku uzmanjkalo.

## Prije 155 godina

U Malom Lošinjju je 10. travnja 1862. godine rođen Marco U. Martinolič (obiteljskim nadimkom Kolonić), uspješni brodograđitelj i brodar, unuk utemeljitelja obiteljskog brodograđilišta Marka Martinolića i sin najčuvanijeg lošinjskog graditelja jedrenjaka Nikole Martinolića. Kao mladi inženjer brodogradnje mlad je preuzeo očevo brodograđilište, te se posvetio izgradnji manjih obalnih parobroda za prijevoz putnika i robe. Do Prvog svjetskog rata izgradio je najveći dio flote poduzeća "Ungaro-Croata" iz Rijeke, "Dalmatije" iz Zadra, "Dubrovačke parobrodarske plovidbe" i drugih jadranskih brodovlasnika.



# Orstva (3)



U njegovu brodogradilištu u Malom Lošinj ugrađen je do 1915. godine 71 parobrod s 9.104 BRT.

Godine 1911. osnovao je parobrodarsko društvo duge plovidbe koje je 1914. posjedovalo sedam parobroda s 29.342 BRT. Nakon njegove smrti 1937. godine, brodogradilište je njegov sin Nicola Martinoli, 98 godina od osnutka, prodao 1942. poduzeću S. A. "Cantieri del Mediterraneo" iz Genove. Danas je to prostor "Lošinjske plovidbe – Brodogradilište" d.o.o.

Da bi ga razlikovali od svog istoimenog djeda dodao je slovo U. po svojem drugom imenu Ulderico, iako je uvijek tumačio da je to od "umile" – ponizan.

## Prije 140 godina

Kao što je poznato, da bi se u Velom Lošinj moglo graditi jedrenjake duge plovidbe, bilo je potrebno izgraditi velebni valobran na Rovenskoj 1856. gdje su u prvoj fazi nakon izgradnje brodogradilišta porinuta tri broda, tri drvena jedrenjaka duge plovidbe. Zbog pomanjkanja očekivanih

državnih potpora kao i većeg broja dioničara došlo je do likvidacije Brodarskog društva na dionice – "Società navale di Lussingrande". Tek će 4. lipnja 1877. godine biti ovdje ponovno izgrađen jedan veći brod i to jedrenjak duge plovidbe "Esempio", bark od 658 tona za brodovlasnika Roka Stuparića. Brod je bio dug 40,48 a širok 9,3 metra. Njegov prvi zapovjednik, koji će ga voditi 19 godina svim morima svijeta, bio je poznati kapetan jedrenjaka iz Velog Lošinja Aldebrando Petrina. Ovaj lijepi brod, čija se maketa nalazi u muzeju u kuli u Velom Lošinj, stradao je od tornada u američkoj luci Pensacola u Meksičkom zaljevu, gdje je napušten.

Nakon "Esempija" više u Rovenskoj neće biti izgrađen neki veći brod, a na prostoru nekadašnjeg brodogradilišta nalazi se danas popularno kupalište koje i dalje od svih istočnih vjetrova štiti moćan valobran.

## Prije 125 godina

**Giovanni Gerolami** (od starine Jerolimić), pomorski djelatnik i povjesnik pomorstva i brodogradnje, rođen je u Malom Lošinj 20. rujna 1892. godine.

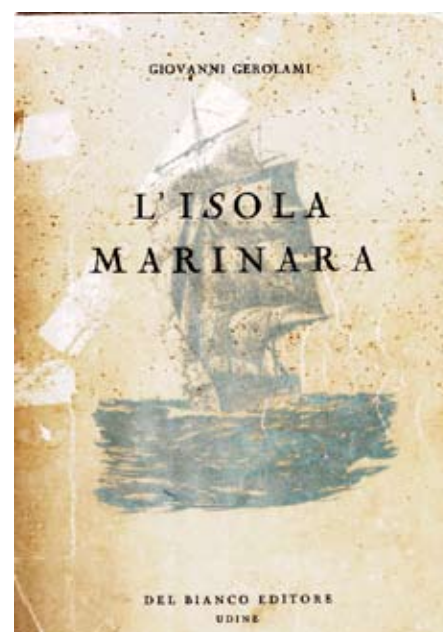
Sin je pomorskog kapetana i suvlasnika barka "Margerita R." od 1450 tona nosivosti, izgrađenog 1871. u Genovi, a potopljenog 1894. u Tirenskom moru, što je značilo i ekonomsku propast obitelji. Giovanni se mlad preselio iz Malog Lošinja u Trst, gdje će u teškim životnim uvjetima, ali velikom voljom i talentom, diplomirati na višoj školi ekonomskih znanosti "Pasquale Revoltela". Već 1913. radi za brodarsko društvo "Austro-Americana". Dugi je niz godina bio zaposlen kod plovidbe "Società triestina di navigazione Cosulich" u svojstvu voditelja odnosa s javnošću (putnicima). Govorio je, osim

talijanskog, engleski, francuski, njemački i španjolski jezik. Nakon nacionalizacije plovidbe Cosulich prelazi u "Lloyd Triestino" gdje će biti zaposlen kao komercijalni rukovoditelj do umirovljenja 1958. godine. Umro je 23. travnja 1972. u Trstu.

Napisao je najljepšu i posljednju, za sada, povijest otoka Lošinja, "L'isola marinara" (Mornarski otok), tiskanu 1951. u Udinama, u kojoj su izneseni otočni povijesni tijekovi i mijene s posebnim naglaskom na razvitak lošinjskog povijesnog usmjerenja. U knjizi su dopune s dokumentima koji svjedoče o toj povijesti, te popisi brodova u vlasništvu Lošinjana, kao i popis brodova izgrađenih u brodogradilištima Malog i Velog Lošinja, te Valuna.

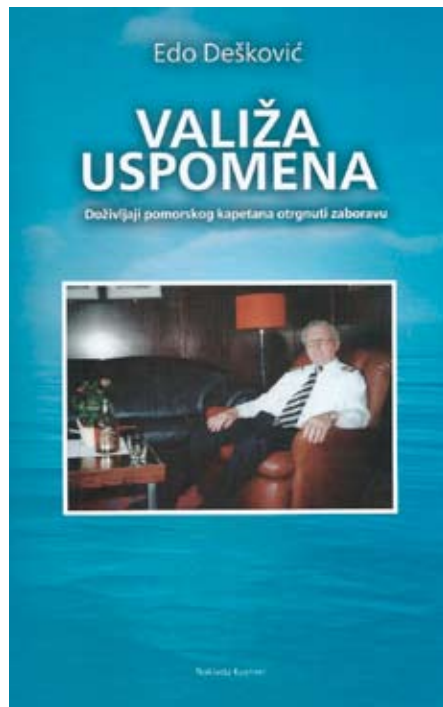
Osim ove knjige, Gerolami je napisao opširne članke o pionirima lošinjskog pomorstva, braći Ivanu i Stjepanu Viduliću i Bernardu Capponiju, kao i o Nikoli Martinoliću, genijalnom samoukom brodograditelju.

Julijano Sokolić



JULIJANO SOKOLIĆ, OSVRT NA KNJIGU

# Valiža uspomena



Uspomene pomorca, kapetana duge plovidbe i zapovjednika na brojnim brodovima, domaćim i stranim, pitko su i zanimljivo štivo za svakog znatiželjnog čitatelja. Mislim da Deškovića razumiju i oni koji nisu s mora i o brodovima čitaju prvu knjigu, jer su začuđujuća njegova pamćenja i bilježenja detalja, koji su vrijednost dobre literature. I da na razini države imamo, a što nemamo, nekakvo priznanje, nagradu, povelju za tovrnsnu književnost, knjiga kapetana Deškovića: Valiža uspomena, zasigurno bi ušla u najuži izbor.

Knjiga je ova dobro popunjena raznovrsnim doživljajima iz bogate karijere ovog uvijek vitalnog Dražana, sada u penziji, ali ne u miru. Ima tu priča od prvih plovidbi, pa do umirovljenja, ako takovo za Deškovića postoji. Knjiga ima 326 stranica, uključujući i sadržaj, puna je priča, koje se svaka za sebe mogu čitati i proživjeti, a osim priča s broda, u knjizi se nalaze razna tumačenja o pomorskom životu, pisma pisana brodovlasnicima ili političkim dužnosnicima, pa čak ima i jedna pjesma.

Pri kraju su osvrti na ovo jedinstveno izdanje, i hvalabogu, dosta iscrpan životopis. Kažem, hvalabogu, jer kod nas ima mnogo izdanja bez autorova predstavljanja, pa tako su i najbolje knjige, oštećene i nepotpune.

“Valiža uspomena” opisuje doživljaje pomorskog kapetana, koji su tako otrgnuti zaboravu te da bi čitatelji saznali koliko je težak pomorački život, a neki nešto i naučili. Možda kako treba biti pošten i iskren u svom poslu, boriti se za dostojanstvo svoje i svojih posada, čuvati se lažnih proroka i beskorisnih poroka. Iako je tijekom svoje bogate karijere morao progutati i pokoju gorcu pilulu, svojim je ponašanjem krčio put pravdi i vlastitom zadovoljstvu da je, kako sam kaže, proživio svoj život, a da nikome nije naškodilo.

Meni su sve priče, kao i čitava knjiga zanimljive, možda više one iz plovidbe na brodovima “Lošinjske plovidbe”, na kojima sam i sâm proveo nekoliko godina, a kasnije i povijesno istraživao. Ipak, između svih priča, ako moram birati, istaknuo bih priču “Kos”, koja je toliko životna, tragična, veličanstvena, te na svoj način i nezaboravna. Priča koja će se svakog duboko dojmiti i ostaviti bez riječi, s knedlom u grlu i suzom u oku.

Takva knjiga je, rekao bih, pravi blagoslov, za našu oskudnu pomorsku bibliografiju i sreća je, da se takve osobe kao što je kapetan Edi Dešković, prime pisanja kako bi zauvijek sačuvali spomen na naše smjele i sposobne pomorce, koji od pamtivijeka brode svim svjetskim morskim putovima i pronose, htjeli to mi ili ne, sposobnost i uspješnost hrvatskog naroda i na tom području.

Knjiga je tiskana u Nakladi “Kvarner” iz Rijeke 2013. godine, gdje se, vjerujem, još može naći pokoji primjerak.

ULOMAK IZ KNJIGE “VALIŽA USPOMENA”

## Unapređenje u

Bio sam na godišnjem odmoru poslije plovidbe na Lovranu. Lovran je bio lijep, malen brod, ali ugodan, tipična engleska gradnja, puno drva i topao, što se meni jako sviđalo. Iskrcao sam se s njega u veljači 1975.

Zapovjednik mi je bio kap. Furčić, iz Lovrana. Bio je to stariji čovjek, s manom u govoru, malo čudan, ali je meni jako vrijedio. Pomogao mi je kad je vidio da sam kapetan duge lovidbe, da znam posao, tako da mi je prepustio na brodu gotovo sve.

Kap. Furčić bio je poručnik trgovačke mornarice. Iako mi se nisu sviđali neki njegovi postupci, uvijek sam ga poštivao.

Na posljednjem putovanju za Grčku i Tursku sa mnom je na brodu bila i moja supruga.

Bili smo 15 dana u Istanbulu. Bilo je jako hladno, snijeg, tako da su radnici radili jako sporo.

Supruga i ja smo se veselili svakodnevnim izlascima, posjetima muzejima. Istanbul je aista prelijep grad, ima se što vidjeti. Bili smo i u nekoliko gčkih luka. Sve u svemu, vrlo ugodna četiri mjeseca, nakon čega sam išao na godišnji odmor.

Kod kuće sam bio oko dva mjeseca, kad sam pozvan u Lošinjsku plovidbu - da se javim kadrovskom direktoru. Tada je šef bio gospodin Jeva koji me je, kad sam ušao, ljubazno pozvao da sjednem. Nakon kurtioznog uvoda, on počne: - Znaš kapetane Deškoviću, mi smo odlučili da te unaprijedimo za zapovjednika.

- Hvala lijepa, na kojem brodu?

- Gorenjska, na ukrcaj biš trebal poč jutro na 8, brod je va Reke.

Malo razmišljam. Gorenjska, najgori i najmanji brod Lošinjske plovidbe. Baš ja, a 75 posto mojih kolega su poručnici na boljim brodovima. Znam da je to unapređenje, velika stvar, ali ne, neću prihvatiti i hrabro odgovorim:

- Gospodine Jeva, najljepša Vam hvala, ali ja na Gorenjsku ne idem.

- Što, ne prihvaćaš unapređenje. To još nikad nisam doživio!

- Ali jeste sada, nekad mora biti prvi put. Ponavljam, ne prihvaćam, a Vi dobro znate zašto.

- Van! - izdere se Jeva na mene. Ja se lagano naklonim i kažem:

- Idem, hvala lijepa gospodine Jeva, ako budete imali nešto bolje, rado ću pri-

js



A", EDIJA DEŠKOVIĆA

# zapovjednika

hvatiti, bit će mi čast.

Lice mu je bilo crveno, a brkovi su mu se tresli.

Supruga me dočekala kod kuće sva ustreptala i radosna jer smo i o toj opciji razgovarali, da mi ponude unapređenje...

Sjednem i šutim.

- I?- pita me supruga, drhtavim glasom.

- Ništa, šalju me na najmanji i najgori brod Gorenjska, odbio sam unapređenje. Lovran je jahta prema Gorenjskoj.

- Imaš pravo iako nam je novac strašno potreban. Zvat će te oni opet. Ne brini.

Znam da je u sebi bila jako razočarana;

ali to je hrabro izrekla. Bio je to odgovor moje supruge, kćeri pomorca, vrlo hrabar i iskren. Uvijek me je znala smiriti i reći lijepu riječ, iako znam da je u sebi bila tužna i patila jer smo gradili kuću, imali malo djetete... Trebao nam je novac . . .

Nikada mi nije govorila o problemima koje ima kod kuće, a znam da ih ima, još više kad mene nema. Prava žena pomorca. Mogao sam ploviti na miru i posvetiti se poslu.

Nakon dva dana stiže mi brzozjav da se hitno javim u Rijeku u Loši njsku, na Kadrovski.

Sjeo sam u auto, parkirao u Rijeci i ravno kod gospodina Jeva u Kadrovski.

- Dobar dan, Barba, sjedni!

- Dobardan, mislio sam da ste me prekrížili.

- Daj, ne govori monade, greš na Sra-

kane, si zadovoljan?

- Super, hvala Van, gospodine Jeva.

- Javi se Sonji u Komercijalu, linija Grčka - Turska. Evo, tu ti je nalog ukrcaja, brod krca za Grčku, na Sušake ti je i sretno !

Šef Jeva se dignuo, stisnuo mi ruku i čestitao. Bio je 26. lipnja, moj rođendan!

Lebdio sam od sreće, eto, 29 godina, a već sam zapovjednik! Moj se trud isplatio, konačno sam došao do onoga za čim žudi svaki mladi čovjek kad završi Nautiku i Višu pomorsku.

Zvao sam suprugu i javio joj veselu vijest.

Plakala je od sreće.

A ja kažem sam sebi: - Edi, pamet u glavu i ne zaboravi onu poslovicu - za koju si se odlučio - kad postaneš zapovjednik: pošteno živjeti, nikoga nepovrijediti, sva-komedati njeгово.



Motorni brod LOVRAN lošinjske plovidbe iz Malog Lošinja uvršten je u brodovlje Lošinjske plovidbe 1969. godine a prodan je 1988. godine rezalištu Sv. Kajo u Splitu.

Brod je napravljen 1954. godine u brodogradilištu Grangemouth Dockyard Co. Ltd u Grangemouthu, UK. Nosivost 1.190 tona, dužina 66.95m širina 11.6m, visina 7.01m.

TRAGEDIJA KOD TRSTENIKA

## Sjećanje na brodolom

Dana 27. travnja, navršeno je 55 godina od brodoloma naših učenika tadašnje Ekonomske i Pomorske škole kod otočića Trstenika.

Devetnaestero mladih ljudi uputilo se toga popodneva iz uvale Sv. Martin u želji da prvomajske blagdane provedu sa svojim obiteljima, rođacima i prijateljima.

Na pola puta, kod otočića Trstenika iznenada je zapuhala olujna bura, koja je barku brzo potopila, a uspjela su se spasiti samo tri naša učenika: Nataša Valovičić, Marijan Pičuljan i Marica Matić, dok je more zauvijek uzelo njih petnaestoro.

Bili su to Josip Kuparić iz Kampora, Tomislav Karlić iz Kampora, Marija Mikelić iz Banjola, Ljubica Debelić iz Banjola, Mirjana Keko iz Barbata, Ljubica Španjol

iz Banjola, Tereza Kordić iz Barbata, Nikola Pereza iz Raba, Ivan Španjol iz Banjola, Franjo Blagdan iz Palita, Slavko Španjol iz Banjola, Ante Franelić iz Lopara, Smiljka Travaš iz Barbata, Marija Debelić iz Banjola i Ljubica Mikelić iz Banjola.

O ovoj najvećoj pomorskoj tragediji na



našim prostorima, prigodne riječi učenicima uputili su ravnateljica škole škole prof. Jelena Bralić, prof Aldina Burić i prof.kap. Renato Dudić. Nakon minute šutnje, u more su položeni vijenci.

U ime škole to je učinio Luka Bravarić, učenik drugog razreda nautike s Raba, a u ime Kluba pomoraca Lošinja, prigodni vijenac u more je položio prof.kap. Renato Dudić.

rd





Rođen 1947. u Zagrebu. Klasičnu gimnaziju završio je u Splitu. Studirao brodogradnju na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu, gdje je diplomirao te nakon magistarskog rada i doktorirao. Nakon kraćeg rada na Tehničkoj školi u Šibeniku, put ga ubrzo vodi u lošinjsko brodogradilište, zatim i dalje: Tanzanija, Malezija, Singapur, Indonezija, Kina, Abu Dhabi, Jordan, Njemačka, Nizozemska, Norveška. Od 2005. godine vodio je "AD Brodove" u Solinu, te inženjering "Montmontaže" u Zagrebu. Danas radi kao nezavisni konzultant.

### Sažetak

Veliki je broj čimbenika okoliša i deterio-  
rativnih uvjeta u službi broda koji utječu na  
spособnost održanja brzine broda u odre-  
đenom vremenskom periodu. Utjecaj hrapavo-  
sti oplakane površine iznimno je važan za  
poslovanje broda. Ispitivanjem utjecaja opla-  
kane površine na brzinu i snagu, dokazano je  
da se hrapavost brodova u službi godinama  
kontinuirano povećava te se zahtijeva veća  
snaga za održanje izvorne brzine.

#### Abstract

Environmental/deteriorative factors rela-  
ted to the operation of a ship affect its ability  
to maintain speed over a period of time. The  
impact of hull roughness on the economics  
of operations have indicated that as ships  
become measurably rougher each year in  
service, it slows down, or demands more fuel  
for a given speed.

Ključne riječi: oplakana površina broda  
(OPB), deterioracija, obraštaj, biocid, antive-  
getativni i antikoroziivni premazi (AC i AV),  
neobraštajući premazi (FRC), STC premazi

Hrapavost oplakane površine brodske  
oplate i njeno održavanje povezani su s bro-  
dogradnjom od samog početka. To je složeni  
fenomen kojem su izloženi i najmanji čam-  
ci, kao i najsuvremenija plovila današnjice.

DR.SC. BRANKO BELAMARIĆ: KAKO HRAPAVOST BRODA UTJEČE NA BRZINU

# Hrapavost oplakane površine i otpor broda

Hrapavost oplakane površine broda postat-  
će predmet temeljitijeg znanstvenog i struč-  
nog pristupa tek u 60-im godinama 20. sto-  
ljeća. Do tog vremena udio cijene goriva u  
ukupnim troškovima poslovanja broda nije  
znatnije utjecao na elemente zarade broda.  
Naglim podizanjem cijena nafte, 1973. go-  
dine, stubokom se mijenja odnos prema tro-  
šenju goriva.

Deterioraciju označavamo kao trajni proces  
pogoršanja izvornih performanci broda  
tijekom eksploatacije. Za razliku od obraštaja  
morske flore i faune, kao privremene hrapa-  
vosti, deterioracija brodske oplake je trajni,  
ireverzibilni proces, i prati svako plovilo tije-  
kom njegove službe. Cilj održavanja površine  
trupa u eksploataciji jest održavati plovilo što  
je moguće bliže izvornom stanju za vijeka tra-  
janja broda. Proces deterioracije je neupitan,  
ali ne postoji utemeljeni jednostavni odnos  
između vijeka broda i veličine hrapavosti  
oplakane površine. U svakom slučaju dobro  
održavanje, ispravna katodna zaštita,  
dobre performace i kvaliteta  
AC i AV premaza  
uz optimalni broj  
dokiranja nedvoj-  
beno usporavaju  
dinamiku procesa  
hrapavljenja broda  
u eksploataciji.

Smanjenje br-  
zine uslijed obra-  
štaja imalo je i tra-  
gičnih posljedica:  
spomenimo samo  
slučaj potonuća  
cjelokupne ruske  
ratne flote, s preko  
5000 poginulih, u  
porazu s japanskom  
flotom kod Cušime  
1905 godine. Car-  
ska je flota, dodatno natovarena ugljenom  
na palubi, nakon sedam mjeseci plovidbe iz  
Petrograda, prilagođavajući se brzinom tr-  
govačkim brodovima u pratnji, s ugljenom  
i zalihama, zbog zabrane prolaska kroz Su-  
eski kanal morala obići cijelu afričku obalu.  
U odlučujućoj bitci uslijed enormnog obra-  
štaja nije mogla razviti brzinu veću od osam  
uzlova. To je bio jedan od glavnih uzroka  
poraza.

Godine 1955., profesori Šilović i Fancev,

doajeni hrvatske hidrodinamike, pišu u Iz-  
vještaju Brodarskog instituta da je potrošak  
goriva za sva četiri putnička broda tipa *Osi-  
jek*, uslijed obraštaja porastao preko 50%,  
nakon samo tri mjeseca od dokiranja!

Činjenica da otpor trenja dosiže i do 90%  
ukupnog otpora broda, izravni je pokazatelj  
važnosti statusa oplakane površine. Brojni  
provedeni pokusi pokazuju da porastom hra-  
pavosti oplakane površine broda za samo 10  
µm efektivna snaga poraste za 1% pri očuva-  
nju iste brzine. Isto tako, iskustveno se potvr-  
đuje da svakih 30 µm povećanja hrapavosti  
uzrokuje pad brzine za 1%.

Procijenjeno je da samo deterioracija po-  
vršine brodske oplake, bez obraštaja, uzro-  
kuje povećanu potrošnju goriva od najma-  
nje 10%. Pri ukupnom godišnjem potrošku  
teškog goriva (HFO i IFO) u brodarstvu od  
preko 300 milijuna tona, novčani iznos štete  
prelazi 15 milijardi USD. Ovdje nije uraču-  
nat trošak obnove premaza, čišćenja i doki-



**Jedrilica 10m, u splitskom Labudu, 1988., nakon četiri godine  
mirovanja, na navozu; (točnije: nakon smrti vlasnika i nebrige  
nasljednika, uprava kluba uklanja brod s veza).**

ranja. Nisu uračunati ni brodovi nosivosti  
ispod 500 DWT, brodovi ratne mornarice,  
offshore-objekti, razne pomorske instalaci-  
je i objekti koje imaju AV-zaštitu, te mala i  
rekreacijska plovila.

Uključivši i obraštaj, procijenjeni trošak  
dosiže i do 30% ukupnog iznosa goriva od-  
nosno prelazi 60 milijardi USD. To sve, na-  
ravno, ako se referiramo na izvornu brzinu  
kod primopredaje.

Već na početku eksploatacije struktura



čeličnog brodskog trupa izložit će se brojnim razornim čimbenicima. Sofisticirani proizvod, brod - svojim oblikom, veličinom, sveukupnim pogonom i opremom - prometujući svjetskim morima, dotičući najudaljenije luke, izvrgnut je najrazličitijim utjecajima. Svi oni, od sudara, abrazije, odbojnika, struganja lanaca, prolaza kroz led, uzrokuju povećanje deterioracije kao trajnog nezauzastavljivog procesa koji razarajući tanki površinski film premaza razvija sve moguće oblike korozije. Pribroji li se tome i obraštaj po isteku trajnosti djelovanja biocida iz antivegetativnog premaza, kao fenomen privremene hrapavosti, osim direktne štete na oplati javlja se i pad brzine, odnosno dodatni potrošak goriva.

Hrapavljenje čeličnog lima naravni je proces starenja materijala, stoga i zahtjevi za karakteristikama OPB u službi moraju biti u realnim okvirima. Ranjivost oplakane površine brodskog trupa ilustrira činjenica da je jedina zaštita čelične oplate od razornog oceanskog ambijenta premazni sustav debljine reda veličine od samo nekoliko desetina milimetara. On mora ostati netaknut u visoko aeriranom i stalno uronjenom i kvašenom ambijentu, izdržati abraziju i mehaničke udarce od leda, odbojnika, lanaca, sudara. Stvaranje samo jedne izložene točke na oplati odmah generira pojavu korozije, podrazumijevajući da je antikorozivni i antivegetativni gornji sloj već nestao, uz dvostruku štetu: propadanje lima i povećani otpor.

Je li današnje tehničko-tehnološko znanje, koje počinje potpunom automatizacijom pjeskarenja limova do finalne obrade substrata oplakane površine brodskog trupa s desetak slojeva raznih AC i AV-premaza, prilikom primopredaje broda, riješilo dvojbe oko održavanja broda tijekom dugogodišnje eksploatacije?

Idealni AV-premaz odgovarao bi nultom stupnju prihvaćanja organizama na oplakanoj površini brodskog trupa. To bi pretpostavljalo da brod s takvom AV-zaštitom ne bi trebalo dokirati za čitavi eksploatacijski period od dvadesetak godina.

Od 2003. godine na snazi je potpuna zabrana organokositrenih premaza (TBT). Kako je bakar peterostruko slabijeg biocidnog svojstva od kositra, trebalo je uvesti pojačivače ("boosters"). Tako su slijedili premazi na bazi bakra: CLP - s tvrdom netopivom matricom (vezivom) i CDP (s mekim topivim vezivom). Današnji najefikasniji premaz koji se približava po efikasnosti ranijem TBT SPC, jest premaz TBT SPC Free, ali je ujedno i najskuplji. Stoga su u uporabi i jeftiniji hibridni premazi (kombinacija CDP i TBT SPC Free). Svi opisani antivegetativni premazi kompozicije su bakrenih i cinkovih kopolimera, a ujedno imaju i samopolirajuća

svojstva (SPC: *self polishing copolymer*). Ipak, svi su izgledi da će se legislativom u skoroj budućnosti zabraniti svi današnji AV-premazi na bazi bakra.

Međutim, preokret su unijeli pred dvadesetak godina neobraštajući premazi; *Fouling Release Coatings* (FRC), *Biocide free* (BF) ili *Non Stick* (NS); uglavnom se radi o brojnim inačicama tzv. silikonskih premaza. Ti premazi ne sadrže biocide, a djelovanje im se temelji na svojstvu neprijanja organizama na podlogu. Efekt je postignut fizičko-kemijskom preparacijom podloge kojom se postiže tzv. mala energija površine. Primjena i održavanje FRC-premaza osjetno je skuplja od današnjih samopolirajućih TBT Free AV-premaza, pa nisu zastupljeni s više od pet postotaka na tržištu.

Najnoviji premaz STC (*Surface Treated Composites*) izgleda idealan po samoj definiciji: tvrdi, inertni, nebiocidni i neškodljivi po okoliš, te vijeka trajanja života broda. Međutim, visoka cijena aplikacije te kontinuirano čišćenje/brušenje svakih dva-tri mjeseca razlogom su što su u kumulativu skuplji od uobičajenih AV-premaza na tržištu.

Ovi primjeri oslikavaju problem održavanja glatke oplakane površine broda. Fenomen je zaista složen i obuhvaća razne čimbenike: podloge, okolišnih uvjeta, namjene broda, biokemijskih te bioloških uvjeta.

Danas ne postoji unificirani, znanstveno zasnovani postupak održavanja brodova, namijenjen primjeni u brodarskim tvrtkama, za razliku od točno definiranih propisa kod projektiranja i izgradnje broda pod nadzorom klasifikacijskih zavoda.

Radi postizanja što većeg gradijenta između ekonomske dobiti i investicije, pri izboru projekta novogradnje naglasak je na dvjema bitnim točkama tehnoeconomske poslovanja: projektu operativnog režima i dinamici održavanja broda u eksploataciji. Tu se javljaju teškoće jer mnogi relevantni podaci o poslovanju broda nisu dostupni. Stoga su brodovlasnici upućeni na suradnju s brodogradilištima i proizvođačima premaza. U zadnja dva desetljeća dolazi do bitnog pomaka na optimizaciji tehnoeconomske modela, kreiranog na temelju kontrole i praćenja izmjere niza varijabli broda unutar doka i tijekom eksploatacije.

Postupkom višeatributne sinteze, primijenjene kao optimizacijske metode za kreiranje projekta poslovanja broda, čija je programska aplikacija razvijena na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu, razvijeni su i objedinjeni sljedeći modeli:

- model porasta otpora, pomoću formule ITTC 1978 za izračunavanje dodatka na hrapavost,

- ekonomski model vezan za analizu prihoda i rashoda poslovanja,



**Leo Soling, 5 700 DWT, plovni dok brodogradilišta Lošinj, 1977.; povratak iz Lagosa, Nigerija. Prosječna visina inkrustacija 120 mm, brzina u dolasku max. 7 uzlova; velike štete na glavnom stroju**

- ekološki model vezan za ispuštanje biocida iz antivegetativnih premaza,

- model obrade supstrata tj. oplakane površine vezane za radove u doku.

Projektni problem definiraju tri cilja, temeljena na različitim kriterijima:

- ekonomski kriterij (zarada - profit brodovlasnika),

- ekološki kriterij (stupanj zagađenja - dinamika izlučivanja biocida iz AV-premaza),

- kriterij društvene koristi (dostupnost - maksimalni broj putovanja).

Optimizacija postupka održavanja površine trupa vršena je variranjem operacija čišćenja i premazivanja. Model uključuje promjenu pripadajućih performansi i ekonomskih efekata u ovisnosti o brzini broda, intervalima dokiranja, AV-premazima ciljanog vremena djelovanja, planiranim troškovima goriva i drugim relevantnim podacima u luci i plovidbi. Primjenom prikazanih modela, analizirana je strategija poslovanja tankera Suezmax kao primjer optimizacijske procedure s rješenjima Pareto, koja s dovoljnom točnošću/pouzdanošću može poslužiti brodovlasniku pri optimizaciji strategije poslovanja ovisno o ekonomskim učincima i utjecaju na okoliš.

### Zaključak

Budućnost operativnog praćenja poslovanja brodova i odabira preferencijalne strategije sigurno će počivati na sličnim višekriterijalnim optimizacijskim računalnim modelima. Nužan preduvjet svakako je razvoj sve većih baza podataka, proširenih i na ostale tipove brodova, kao i potpuna suradnja brodarka, brodograditelja i proizvođača premaza. Pritom će sve jači ekološki zahtjevi biti presudni za odluku odabira strategije poslovanja broda.

Dr.sc. Branko Belamarić

MALO POESIJE

## *Pjesma nepoznatog autora ispale iz stranica neke knjige objavljujemo u originalu*

Co torno mi a Lussin  
Me se spalanca el cor  
La rabbia me va via  
E me torna il bon umor.  
Quà posso star alegro  
E me posso divertir  
Non voi andar più a bordo  
Non voi più partir.

A bordo tutto el giorno  
me toca lavorar  
de notte far la guardia  
e poco riposar.  
Quà invece ma la passo  
e non fazo che cantar  
non voi andar più a bordo  
non voi navigar.

Co se bel tempo tutti  
xe coraggiosi assai  
el mal de mar i dise  
de non aver sofferto mai.  
Ma quando che fa brutto  
e che soffia el fortunal  
la camera da pranco  
la par un ospedal.

I xe come sbrovai  
sdraiadi sui sofà  
se i ga de dir qualcosa  
noi pol, ghe manca el fià.  
A stento i me domanda  
se calmarà un fià el mar?  
Son stufo e che rispondo  
non steme a tormentar.

Co rolla o pur co fica  
mai fermi non se stà  
e co xe de andar a pranzo  
i piatti va quà e là.  
Bichieri fiaschi e cicare  
comincia a camminar  
e se non quanto el piatto  
ma scampa via el magnar.

Poi certi i me vien fora  
col dir che bel viaggiar  
de veder loghi novi  
non se se pol stufar.  
Ma mi son tanto stufo  
e non so cosa far  
non voi andar più a bordo  
non voi navigar.

Per mar son sempre in riscio  
de andar a terminar  
in magazen dei quati  
va là che bel affar.  
Che scoppia una caldaia  
e mi son proprio là  
e via me a far pipe  
no, no, mi resto quà.

Qua posso star allegro  
lontan de tanti guai  
me trovo una putela  
che me vol ben assai.  
E mando tutto al diavolo  
i bastimenti e el mar  
non voi andar più a bordo  
non voi navigar.

Ricopiato a trieste, il 13. gennaio  
1975.

### *Male Šale, (reče se u svakoj šali ima bar pol istine)*

Loviš ča?  
Ma niš, odustal sam.  
A zač?  
Evo zač. Jedno leto sam posvetil lovu na švabice, pa niš.  
Drugo leto sam opet posvetil lovu na talijanke pa niš.  
Treće leto sam posvetio lovu na lòvu, pa opet niš.  
I sad znaš zač sam odustal od lova.

Gre (postariji) Barba (zapovjednik broda) iz WC-a i mrmlja; non san se pocural. U taj čas va kanižele najde se čif od makine i reče mu; Barba, sigurno ste jaje mesto miša zneli vanka!

Izmislilo i čuo: Enes Fazlić



USTRINE NA CRESU

## Pronađena plovidbena dozvola (matrikula) iz 1873. godine

U redakciju je došla Matrikula iz doba Austro-Ugarske monarhije, odnosno iz 1873. godine, na kojoj se vidi ime Anelich Antoni, oca Simeona, rođenog 1850. u Ustrinama, otok Cres.

Tragom Matrikule došli smo do saznanja da je u to vrijeme u Ustrinama bila ispostava Lošinskje kapetanije koja je izdavala i radne odnosno plovidbene dozvole.

Sama zgrada se dan danas nalazi na moru što se može vidjeti na priloženoj slici.

a.v.



SJEĆANJA KOJA NESTAJU IZ KOLEKTINE MEMORIJE

## Morski pas na plaži u Ustrinama

Događaj iz Ustrina

Prema pričanju mještana, 9. setembra 1959, u uvalu Banestroviza Veli žal, dotegljen je barkom veliki primjerak Morskog psa koji se sam ulovio u mrežu palandaru u uvali Kolčina. Pasarom prebačen do Velog žala ispod Ustrina. Muškardin Slavko - Đino izmjerio je dužinu od 5 metara a težina je iznosila oko 900 kg.

Prema pričanju morski pas je ustupljen Prirodoslovnom muzeju u Rijeci i balsamiran. Redakcija poziva sve koji se prepoznaju kako bi u sljedećem broju objavila prisutne mještane.

a.v.



PRIREDIO A.VUNIC

## Iz knjige anegdota “Poškropljeni z moren”, Radojca F. Barbalića

### Si razumel!

Na brodovima “Adrije” bio je ukrcaj kao vođa palube Ivan Rumac iz Bakra. Bio je vrstan i sposoban pomorac, tražio je da ljudi rade, a bio je i vrlo strog.

Kad bi na brod “došao neki novi član posade, došao bi k njemu da mu odredi posao, a noštromo, vele, običavao bi mu reći: Orko dindio, si razumel, kod vruga si kad si kod mene!

### Na trsatskim skalama

Za velikog fortunala posada nekog našeg barka zavjetovala se da će hodočastiti Majci Božjoj trsatskoj i to s fažolom u cipelama,

Brod se spasio i u Rijeci je zavjet trebalo izvršiti. Sva se posada iskrcala i pošla trsatskim skalama. Fažol je žuljio u cipelama, i svi su teško hodali, samo je mali od foguna živo trčao pred svima i skakao po skalama.

Pomisli barba da mali možda nije stavio fažol u cipele pa ga opomene.

A mali odvrati:

San san ma san ga skuhal!

I vdidjevši da mu barba ne predbacuje, okuraži se i nadoveza:

Nismo se zavećali Majki Božjoj kakov će mo fažol zet!

PISMO NOVOPEČENOG POMORCA, NAJMLAĐEG ČLANA KLUBA POMORACA LOŠINJ

## Uspješno odrađena kadetura

Dejan Pavkovje rođen u Rijeci 30. 3. 1988. godine. Odrastao je u gradu Malom Lošinj. Sam kaže: “Kako sam odrastao na moru i kroz djetinjstvo bio okružen brodovima, moja je želja bila upisati pomorsku školu. Poslije završene srednje pomorske škole u Malom Lošinj, smjer tehničar za brodstrojarstvo, upisao sam preddiplomski sveučilišni studij u Rijeci - smjer brodstrojarstvo te 29. rujna 2011. godine diplomirao i stekao akademsko zvanje sveučilišni prvostupnik (baccalaureus ing.) brodstrojarstva”.

Za vrijeme studija na Pomorskom fakultetu u Rijeci, upisuje i smjer Nautika i tehnologija pomorskog prometa, te po završetku treće godine studija brodstrojarstva. Odlučuje se na novi početak studija, koji uspješno privodi kraju, te 15. srpnja 2013. godine i diplomira. Nakon uspješno završena oba fakulteta, otisnuo se na more u svojstvu kadeta da stekne potrebna iskustva. Prilika mu je pružena od strane Maria Zorovića, vlasnika istoimene agencije, da se zaposli na kompaniji “Almi Tankers” S.A.,

“Za mene je bila veliki događaj. Moj prvi brod kao kadetu bio je M/T “Almi Galaxy” na kojemu sam proveo sedam mjeseci. Za vrijeme mog prvog boravka na brodu naučio sam mnogo toga, ljudi s kojima sam bio okružen dosta su mi pomogli i prenijeli mi potrebno znanje, uputili me kako se i što mora raditi na brodu, te im se ovim putem iskreno zahvaljujem. Nakon što sam odradio prvi dio kadeture, došao je red na drugi dio kadeture koji sam uspješno

odradio na M/T “Almi Explorer” na kojemu sam proveo pet mjeseci.

Kada sam završio godinu dana prakse tj. kadeture u svojstvu vježbenika palube, želja mi je bila da se idem dalje školovati, tako da sam na Pomorskom fakultetu u Rijeci 2014. godine upisao dodatne dvije godine diplomskog studija Nautike i tehnologije pomorskog prometa, te sam 28. listopada 2016. godine uspješno priveo kraj diplomskog studija; diplomirao i stekao akademski naziv magistar ing. nautike i tehnologije pomorskog prometa. Za vrijeme diplomskog studija položio je poručnički ispit te pribavio i sve potrebne brevete koji su trebali za daljni tijek plovidbe u svojstvu časnika palube na kompaniji “Almi Tankers” S.A.

Pavkov zatim kaže: “Povjerenje mi je ponovo ukazao kapetan Mario Zorović i veoma sam mu zahvalan na ukazanom povjerenju. Hvala mojim dragim roditeljima koji su uz teški rad meni i mojim sestrama omogućili visoko obrazovanje. Puno hvala mojem mentoru prof. dr. sc. Pavlu Komadini i mentoru prof. dr. sc. Renatu Ivčeu na strpljenju, razumijevanju i podršci. Zahvaljujem se gospodinu Fatuti te prof. Dudiću, koji su mi pomogli u traženju materijala, skripti koje su mi bile potrebne za vrijeme studija. Pomorstvu predstoje novi izazovi, jer tehnologija svakim danom ide naprijed. Naši su pomorci u samom svjetskom vrhu, međutim teško stečene pozicije se brzo gube, ako obrazovanje pomoraca nije kvalitetno. Iz dosadašnje plovidbe naučio sam da kvaliteta

ljudi koji upravljaju brodovima mora biti na visokoj razini, kako bi uočili i otklonili svaku moguću pogrešku. Posao pomorca je težak, zahtjevan i odgovoran, ali ja volim more i brodove jer uz njih su vezane i ističu se najplemenitije ljudske osobine čast, moral i ponos. Visoka razina stručnog znanja, svijesti i odgovornosti časnika u interesu je svih zemalja i zastava pod kojima plove, sigurnosti članova posade, života na moru i zaštiti morskog okoliša.

Svim kolegama pomorcima mirno more, te sretan povratak svome domu i svojim najdražima”



**Dejan Pavkov, mag. ing. nautike i tehnologije pomorskog prometa**







# Crew Management and Training

ZOROVIC  
MARITIME SERVICE

Quality Makes the Difference