

POMORAC



KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOSINJ

GODINA IV BROJ 4

Mali Lošinj

Listopad 2018.

GRČKE "NINĐE" U AKCIJI



PREŽIVIO SÂM IZMEĐU MORA I NEBA

STRANICA 8

HIR 3 LEGENDA OPET PLOVI

STRANICA 36

NADNICA ZA STRAH

STRANICA 16

POMORCI JOŠ U ŠPANJOLSKOM ZATVORU

STRANICA 6

Š/B JADRAN - NIKAKO DA STIGNE U NAŠE VODE

STRANICA 12



OPROŠTAJ NA ATLANTIKU



PEKAR U OČEKIVANJU POVRATKA



Crew Management and Training

ZOROVIC
MARITIME SERVICE

Quality Makes the Difference

www.zorovic.hr

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
Antonio MAGLIEVAZ

Dizajn i
grafička priprema:
A. Vunić

Telefoni:
Uredništvo:
098/304-793

Lektor:
B. Purić

E-pošta:
pomorac@mac.com
Tisak: Tiskara Nova Gradiška
A. Stepinca 11,
35400 Nova Gradiška

List izlazi godišnje
IBAN:
HR32 2340 0091 1104 6389 8

UVODNIK

SRETAN 25. LIPANJ MEĐUNARODNI DAN POMORACA

Nakon petnaest mjeseci evo i četvrtog broja lista udruge Klub pomoraca Lošinj. Mnoštvo avanturističkih tema, iz pera pomoraca i navigatora spremne su da pokažu širokom auditoriju djelove pomoračkog života na moru i kraju.

Da pomorci mogu lako biti optuženi za teška krivična djela i očekivati suđenje godinama, vidjeli smo iz slučaja kap. Laptala prije dosta godina, koji je dočekavši suđenje, pušten na slobodu a dvije godine u zatvoru, nikom ništa. Sada imamo slučaj sa naša dva pomorca jednog iz Cresa i drugog iz Dubrovnika koji također čekaju suđenje u španjolskoj luci Cadiz. O detaljima kako je njima i obitelji na 6. stranici.

Naš mještananin Vedran Kabalin upustio se sam preko Atlantika i doživio nezgodu koju će pamtili cijeli život. Što se točno dogodilo pišemo na osmoj stranici.

Posjetili su nas dopredsjednik CESME i predsjednik Tršćanskog kluba Zapovjednika i Strojara. To je prvi korak ka plodonoj suradnji u zajedničkom projektima.

Školski brod JRM bivše države nalazi se u Crnoj Gori. Uz potpunu informaciju o načinu kako je tamo došao doznajte iz pera Branka Šuljića koji novinarski godinama prati pomorsku tematiku iz svih područja aktivnosti na moru i uz more.

Iskustva pomoraca na brodovima u različitim situacijama po morima i krajevima koje su obilazili možete pročitati na ukupno šest stranica.

Inicijativau Kluba pomoraca za postavljanje ploče sijećanja na tragično preminule mlade ljude, u luci Sv. Martin donosimo uz svjedočenje preživjele Marice (Matić) Morin.

Šesta ovogodišnja regata na vesla tradicijskih barki pasara, registrirana je sa mnoštvom fotografija. Napravljen je i 40 minutni film koji je pretpremjerno prikazan u prostorijama Kluba. U pripremi je kraća verzija filma koja će biti prikazana uskoro. Prošlogodišnja peta regata je također pokazana riječju i slikom. Tu su i veslači "Pomorske škole" iz Malog Lošinja koji nas svake godine razvesele pobjedničkim mjesto u Rijeci i Bakru. Hvala i neumornim trenerima i voditeljima Ivanu i Tomici Komadina na upornosti.

U svim lukama su postojali Lazareti ili karantene da se spriječi širenje bolesti koje su mogle biti proširene sa nadolazećih brodova. Više o ovoj temi iz pera Julijana Sokolića na str. 28.

I još mnogih tema koja vas očekuju na 40 stranica ovog broja.

List Pomorac nebi mogao izaći da nije primio potporu niže navedenih sponzora i donatora. Ovim putem im se najljepše zahvaljujemo.

Grad Mali Lošinj, Sindikat pomoraca Hrvatske, Zorović maritime service, ŽLU, TZ Mali Lošinj, Knjigovodstveni servis "NIA", Raimond Prag.

Anton Vunić

Robert Marušić

Predsjednik Kluba pomoraca



Koje su bile aktivnosti u proteklih godinu dana, a što se priprema do kraja ove godine?

- Bili smo aktivni, prošlo ljeto izašao je treći broj "Pomorca", održali smo naše tradicionalne regate, sudjelovali u programu Turističke zajednice "Jedrimska oko svijeta" radionicama mornarskih čvorova u Malom Lošinj i u Nerezinama. Naša je regata bila vezana na taj događaj, u Muzeju Apoksiomena imali smo predavanje prof. Ferdinanda Trenca iz Slovenije, koji ljetuje u Nerezinama. Održano je još par predavanja, održana je redovna skupština kluba. Obilježili smo blagdan sv. Nikole, kao jedini u gradu koji nešto rade na tome. U pregovorima smo s Gradom da i oni financijski sudjeluju u tome. Uspostavili smo suradnju s Jedriličarskim klubom "Jugo" i oni su neke svoje radionice održali u našem

novom prostoru na Bočacu.

Otkada je Klub pomoraca osnovan, odradili smo šest regata. Zadovoljni smo, vidimo da su i ljudi zadovoljni i rado sudjeluju. Prve godine krenuli smo bez pravila, tek toliko da okupimo tradicionalne barke, a postupno smo uvodili pravila kojih se treba držati. Ne mislimo od toga stvarati profesionalnu sportsku manifestaciju, jer to više ne bi bilo isto.

Imam dojam, iz razgovora s ljudima, da se priča o našim tradicionalnim barkama, pasarama i drugima, intenzivirala otkad je osnovan Klub. Uključene su u manifestacije, u ovo što sada organizira Turistička zajednica. Nismo "izmislili toplu vodu", nego smo samo ubrzali stvari. I na ovoljetnim Pomorskim večerima sudjelovali smo radionicom. Bit će još predavanja, pa slijedi proslava sv. Nikole, itd.

Koliko je članova u klubu?

- Imamo 53 člana. Teže je privući mlade, oni su obično doma na mjesec-dva, pa im se i ne uključuje u neke aktivnosti. Ali zato imamo članove koji predaju u Pomorskoj školi. Svi radimo volonterski u klubu, pored svojih poslova, s tim da je onima koji su u mirovini lakše. Naravno, svi se uključuju koliko im mogućnosti dozvoljavaju. Gotovo da imam osjećaj da se mladi pribojavaju da će dobiti neku trajnu obavezu, no nije baš tako. Idemo putem da privučemo više mladih.

Što je novo u upravljanju klubom?

- Sljedeće godine bi trebala biti izborna skupština. Bit ću tu, ali informe volio bih i kad bi se uključile i malo mlađe snage. Nemamo još konkretnih imena za popunjavanje tijela upravljanja, jer je katkad teško okupiti i dovoljan broj ljudi za odluke. Uvijek kalkuliramo da se skupština održi kada je većina njih doma. Imamo i ljetno okupljanje, kada nas se okupi polovica, što je puno s obzirom na to koje smo struke, a mi smo ipak strukovna udruga i to je njen smisao. Ljudi rado uzmu list "Pomorac", ne samo zato što je besplatan, nego ga i zaista vole pročitati. Distribucija ide i izvan Lošinja, a traže od nas da im i ubuduće šaljemo list.

Na koji se način pokrivaju financijske potrebe kluba?

- Najveći problem su financiranje. Iz članarina ne možemo izvući puno, jer postoje troškovi - struja, računovo-

vodstvo. Previše je aktivnosti u odnosu na novac koji možemo prikupiti iz članarina. Zato se obraćamo Gradu, Turističkoj zajednici, Lučkoj upravi, Lošinjskoj plovidbi, privatnim donatorima. Na taj se način krpamo i prikupljamo novce koji nam trebaju da održimo sve što smo planirali, iako u početku bude malo nervoze oko toga. Bilo bi lijepo da se uključe i drugi, kada bismo mogli raspolagati s više novca za druge projekte koje bismo željeli provesti.

U kojoj je fazi projekt spomen-ploča zaslužnim pomorcima i brodograditeljima na lošinjskoj rivi?

- Trenutno je, što se nas tiče, "status quo", jer smo naišli na "zidove". Grad nešto radi na tome, ima viziju da se u jednom potezu odrade ploče, Muzej pomorstva i popratne stvari, no ne znam je li taj projekt krenuo. I digitalna varijanta bi bila zanimljiva, jednostavno s nečim treba krenuti, da se barem napravi jedan dio rive, pa da krenemo na drugi... Ima EU-fondova, vjerujem da bi se iz toga ipak dalo nešto izvući, jer čitamo i čujemo da se za svašta mogu izvući sredstva.

Što ostaje neispunjeno u radu kluba?

- Mišljenja sam da klub uvijek može bolje, ali s obzirom na strukturu članstva i ono što rade, mislim da ipak uglavnom ispunjavamo najbitnije zadatke koje smo odredili statutom, a to je oživljavanje pomorske tradicije, osvješćivanje da nije sve na Lošinju nastalo turizmom, nego i ranije, iz drugih zanimanja. Drago mi je da se drugi uključuju. U "Pomorcu" obrađujemo i teme koje su od šire važnosti za našu sredinu, ne samo iz naše struke. Ljudima je drago kada se održava regata - okupe se, navijaju. Za sv. Nikolu, održavamo proslavu u crkvi sv. Nikole i opet je to situacija u kojoj se druže ljudi raznih profila.

B. Purić

PREKOGRANIČNA SURADNJA

Uvaženi gosti posjetili malološinjski Klub pomoraca



Capt. Giorgio Ribaric, Capt. Mario Carobolante, prilikom prvog posjeta u Klubu pomoraca Lošinju u razgovoru sa zapovjednikom Borisom Rukonićem
Snimio: A. Vunić

Klub Pomoraca Lošinju posjetili su Capt. Giorgio Ribaric, dopredsjednik CESMA (CONFEDERATIO OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS) i Cap P.I.C. Mario Carobolante Predsjednik udruge Zapovjednika i Strojara iz Trsta. (Collegio di Trieste dei Patentati di Lungo Corso e Macchina). Razmjenom informacija između predstavnika Kluba i uvaženih gostiju iz Italije razmjenili smo različita iskustva iz domene pomorstva a posebno pomorskog prava koja se tiču Zapovjednika na brodovima i njihove odgovornosti u mogućim sudskim postupcima.

Ovom prilikom su razmjenjene publikacije CESMA NEWS, mjesečni časopis EU udruženja Zapovjednika na engleskom jeziku i VITA E MARE periodični časopis za kulturu i informacije aktivnosti u pomorstvu na talijanskom jeziku. Sa strane Kluba pomoraca

su im predani svi dosadašnji brojevi lista Pomorac koje povremeno izdaje naša udruga.

U nekoliko dana koje su proveli sa svojim suprugama na našem otoku bili su oduševljeni prirodom, čistoćom mora i ugodnim domaćinima. Posebno su se zahvalili Borisu Rukoniću, članom Upravnog odbora na sveobuhvatnom i bogatom informiranju o Lošinjskom otočju i obilasku poznatijih lokacija.

A. Vunić

Uvaženi gosti sa suprugama u obilasku otoka



POMORCI I NJIHOVE SUDBINE

Pritvoreni pomorci - u očekivanju oslobađanja

Kada se u ožujku prošle godine creški pomorac Ernest Pekar ponovo ukrcao na remorker "Eisvogel", na kojem je i ranije radio, nije mogao ni slutiti da ni godinu i pol kasnije neće doći kući.

Brod tršćanske kompanije "Lucatelli", poznatije po izvođenju podvodnih radova, trebao je 6. srpnja prošle godine uploviti u Huelvu, luku u španjolskoj pokrajini Andaluziji, gdje je trebao biti obavljen iskrcaj robe. Međutim, na putu prema luci, od posade "Eisvogela" zatraženo je da u tegalj - od tegljača "Sea Patron" - preuzmu brod "Falkvaag" bez posade, sa šest kontejnera tereta. Nakon što je "Eisvogel" preuzeo "Falkvaag", 5. srpnja u dva sata ujutro zaustavila ih je španjolska policija, morali su uploviti u Cadiz, a posada je uhićena, s obzirom da je utvrđeno da su u plombiranim kontejnerima na "Falkvaagu" 3,2 milijuna kutija krijumčarenih cigareta, vrijednosti 12 milijuna eura.

Pritvoreni već dulje od godinu dana, a nisu ni znali što uzimaju u tegalj

Osim Pekara, timunjera (kormilara), u posadi je bio i prvi časnik Nikola Tolja iz Dubrovnika, te trojica talijanskih i jedan rumunjski pomorac. Na prvom saslušanju pred sudom, izjasnili su se da nisu krivi, no tu je počela pravna pat-pozicija kojoj se još ne nazire kraj.

"Prevoditeljica na saslušanju bila je Makedonka, i kako kaže Ernest, bolje on zna španjolski nego što ona zna hrvatski. Sudac je odlučio da mogu izaći pod jamčevinom od 10 tisuća eura po



Ernest Pekar za vrijeme operacije pripreme tegljenja na Eisvogelu

Snimio: A.V.

osobi, pod uvjetom da ostanu boraviti u Španjolskoj, u prijavljenom smještaju", prepričava nam Nataša Bakija-Pekar, supruga pomorca, koja s djecom - petnaestogodišnjim sinom i jedanaestogodišnjom kćeri - čeka završetak ove dugotrajne drame.

"Čim sam čula da je u zatvoru, zvala sam hrvatsku ambasadu u Madridu, razgovarala s Majom Steović, koja ih je u zatvoru posjetila tri puta, zadnji put u siječnju. Rekla mi je da ambasada ne može ništa, eventualno im osigurati doktora, ako bude potrebno. Pisala sam Ministarstvu vanjskih poslova, no ni oni nisu ništa postigli. Angažirali su se Sindikat pomoraca Hrvatske (SPH), iako Ernest nije njihov član, te ITF, te smo saznali da ne postoje nikakvi dokazi. U međuvremenu smo doznali da su cigarete iz Crne Gore i da je upletena i politika. Oni su samo teglili brod, a odgovoran eventualno može biti kapetan i možda prvi časnik, nikako i timunjer", kazala nam je supruga creškog pomorca.

Posada "Eisvogela" najprije je dobila odvjetnika po službenoj dužnosti, dok "Lucatelli" nije angažirao odvjetnika za ovaj slučaj. U međuvremenu je kapetan broda angažirao svojeg odvjetnika, a u travnju su to učinili i ostali članovi posade, jedino je Pekar ostao s odvjetnikom kojeg je angažirao "Lucatelli". U travnju ove godine je posada doznala i da će suđenje napokon početi 26. srpnja, no već prvoga dana odgođeno je za 22./23. listopada, jer brodski dnevnik nije preveden na španjolski, službeni jezik zemlje u kojoj se vodi proces.

Creska obitelj Pekar već je duže od godinu dana u pravnoj pat-poziciji

Prema riječima Pekarove supruge, istražni postupak može trajati najviše dvije godine, što znači da posada, ne pojave li se nikakvi dokazi, u slučaju najvećeg odugovlačenja procesa, može



Supruga creskog pomorca, Nataša Bakija-Pekar

Snimio: B. Purić

izrađujući razne predmete od drva. Upravo i financijska strana postaje sve složenija. Do 1. siječnja ove godine Pekar je redovno dobivao plaću, a nakon toga "Lucatelli" je najavio pripomoć, no to je nakon nekoliko uplata prestalo.

"Ipak smo sada u Europskoj uniji, sve bi trebalo biti spojeno i bilo bi dobro da ga barem premjeste u Hrvatsku. Djecu nije vidio godinu i pol, pišemo si pisma i šaljem mu fotografije da vidi kako djeca rastu, a držimo se jer smo pozitivne osobe. Sjedim doma i čekam neko čudo", zaključuje pomorčeva supruga.

Bojan Purić

biti na slobodi u srpnju 2019. godine.

Zahvaljujući dijelom i sredstvima SPH-a, Gospođa Pekar posjetila je muža u siječnju ove godine na tri dana, dok sve ostalo vrijeme kontaktiraju pismima i telefonom. Pritvoreni pomorac ima pravo na pet minuta razgovora dnevno i to plaća dva eura. Hrana u zatvoru nije dovoljna, osobito je ručak slab, a pritvorenici ne mogu primiti nikakvu hranu izvana. Dane u Cadizu, Pekar krati



T/B Eisvogel u teglju po Jadranu

Snimio: A.V.

Brod kojeg su, prije uhićenja, teglili Nikola Tolja i Ernest Pekar te brod na kojem je prije uhićenja plovio Ivan Furčić, trenutno oslobođen iz zatvora u Libiji, imali su istog vlasnika odnosno unajmitelja.

Slučajevi kriminalizacije pomoraca – Furčić i Cadiz - na kojima Sindikat pomoraca Hrvatske i inspektorat rade od samog početka su povezani, a vezu je otkrio Koordinator ITF inspektora u Hrvatskoj i voditelj ureda SPH u Dubrovniku Romano Perić.

Na upravo održanoj Mediteranskoj konferenciji ITF inspektora, Perić je imao priliku razgovarati s kolegama inspektorima koji isto tako sudjeluju u istragama vezanim za kriminalizaciju pomoraca te je upravo u jednom od tih razgovora isplivala gore navedena veza.

"U razgovoru s inspektorom Paulom Falzonom s Malte pokušao sam doznati nešto više o brodu Falkvaag (tegljeni brod na kojemu su zaplijenjene cigarete u vrijednosti 12 milijuna eura), a na čijem su tegljaču plovili i naši pomorci Tolja i Pekar. Saznao sam da je taj brod, kojemu je ovo zapravo bilo posljednje putovanje prije odlaska u rezalište, prije bio optužen za trgovanje i promet ljudima i izbjeglicama iz Libije i Sirije u Italiju te da je vlasnik tog broda bio i u najmu broda "Sovereign M", kojega su prije dvije godine ispred libijske obale zaustavili pripadnici jedne od libijskih milicija. Svih šest članova posade Libijci su zatvorili i optužili za krijumčarenje nafte, a na njemu je bio i naš splitski pomorac u svojstvu prvoga časnika palube", pojasnio je Perić.

Podsjetimo, pomorac Ivan Furčić u libijskom je zatvoru bio dvije godine, a problem je specifična politička situacija u Libiji zbog koje uhićena posada broda još nije izvedena pred sud.

Pomorci Nikola Tolja i Ernest Pekar su od lipnja prošle godine u zatvoru u Cadizu u Španjolskoj, a nedavno ih je posjetio inspektor Romano Perić te se skoro očekuje njihov izlazak pred sud.

Hoće li ova veza značiti nešto u procesu oslobađanja naših pomoraca tek će se vidjeti.

SPH

POMORSKA AVANTURA - IZMEĐU MORA I NEBA

Vedran Kabalin

Da sutra mogu ponovo na Transat, odmah bih krenuo!

Lošinjski jedriličar Vedran Kabalin prošle je jeseni sudjelovao na regati Mini Transat, odustavši nasred Atlantika zbog puknuća jarbola...

Slegli su se dojmovi nakon Mini Transata, što se točno dogodilo, je li bilo moguće predvidjeti takvu situaciju?

- Startali smo 1. listopada u La Rochelleu u Francuskoj, s prvom etapom do Las Palmasa. To je bilo zagrijavanje za prelazak preko Atlantika. Imao sam svakakve uvjete, prvu noć sam prvi put u životu doživio morsku bolest. Dvanaest sati sam bio paraliziran u kabini, a brod je išao pomoću autopilota. Pri okretu rta Finister na izlazu iz Biskaja imao sam jače uvjete, a onda je bilo lagano, bonaca, od Madeire do Kanara. U cilj sam ušao kao 17. od 55 u seriji, što je bio rezultat kakav ne bih mogao ni sanjati, te sam imao veliko samopouzdanje i vjeru u brod. Nakon nekoliko dana odmora, na Dan mrtvih krenuli smo u drugu etapu - prelazak Atlantika. Budući da je prognoza davala mogućnost uragana na ruti, poslali su nas preko Zelenortskih Otoka, što će se pokazati kao sretna varijanta, jer



Bolno iskustvo kada je puknuo jarbol

gdje sam susreo još devet natjecatelja koji su popravljali razne dijelove. Popravio sam timune i struju, obavio još par sitnih popravaka, mislio sam da sam riješio i autopilot, ali se kasnije pokazalo da ipak nisam. Uvjeti su preko dana bili idealni, 15-25 čvorova pasata, "Eloa" je jedrila dobro. Imao sam malo problema s autopilotom, hidraulika je propuštala. Nakon par dana bio sam u ritmu Atlantika, koji je jednoličan, a samim time što nisam bio "nabrijan" na rezultat, mogu reći da je bilo dosadno, monotono. Jedino zanimljivo su bili oblaci preko noći, varijanta naših neverina, koji nose puno kiše, više vjetra, a samim time i akciju. Tada sam se osjećao kao pravi mornar - mokro, vlažno, iako je vruće, bilo je i hladno kad sam bio moker, neudobno je, u kabini je vlažno, smrad na koji sam se također morao naviknuti nakon nekog vremena.

Na prvoj etapi sam vidio kita, skočio je na stotinjak metara od mene, što je bilo impresivno, čak i pomalo zastrašujuće. Na drugoj etapi sretao sam leteće ribe, što je na početku za-

bavno, no poslije postane iritantno. Zabijalu se u brod, u kabinu, smrdjele, znao bih i nakon buđenja nalaziti i po pet-šest krepanih na brodu. S druge strane, samoća nudi vrijeme za refleksiju, razmišljanje, može se vrištati, pjevati, pričati sam sa sobom. Puno sam govorio na diktafon i snimao kamerom.

Sedam ili osam dana nakon Mindela, oko 18.30 sati, dok sam ležao u kabini, čuo sam zvuk poput loma zelene grane drveta. Istrčao sam van, a jarbol je već napuknuo. Nakon plovidbe po 10 čvorova, bilo je čudno - sve je stalo, jedra su rasparana, jarbol lupa u barku. Čuo sam sâm sebe kako jecam, derem se "Eloa, Eloa". Nakon sat-dva sam se smirio i krenuo u akciju pokušavanja jedrenja, kretanja prema Martiniku. Jarbol je puknuo nisko, na prvom križu, jedro se rasparalo, rezao sam te viškove i bacao u more. Pokušavao sam dići jedra, no maksimalna brzina bila je 2,5 čvora. To se dogodilo točno na pola Atlantika, između Afrike i Martinika.

Odmah kada se dogodio lom, pritisnuo sam crveni botun i time dao organizatoru do znanja da sam u problemima. Ali kako je s jarbolom pala i antena VHF-a, pokušavao sam bilo kako us-



Sretan početak

sam već otpočeka primijetio da sam sporiji od drugih, a na jedno 150 milja od Zelenortskih Otoka imao sam probleme s lijevim timunom, s generatorom struje i autopilotom. Zaustavio sam se u Mindelu na Zelenortskim Otocima,



Napuštanje plovila

postaviti kontakt s bilo kojim brodom u blizini, a na vidiku nije bilo ničega. Nakon osam sati, preko trackera sam otkrio da se može poslati SMS, dobio sam povratnu poruku da prateći brod regate ide prema meni, da je na 320 milja od mene. Tada je počelo čekanje.

Kako je proteklo vrijeme od trenutka kada je postalo jasno da je gotovo, pa do samog spašavanja?

- Čekanje je trajalo 70 sati, kroz koje sam valjda postao jedini muškarac s PMS-om - kombinacija sreće, tuge, velike amplitude u osjećajima. Razmišljao sam o životu - prošlosti i budućnosti. Jedinu knjigu koju sam imao, pročitao sam u prvih par sati. Zbog malo kretanja nisam ni puno jeo. Noći su predivne, jer vlada tišina, kao da sam na gondoli. Nakon tih 70 sati čuo sam priručni VHF, da je regatni brod blizu, da pripremam splav i spremim se za prekrcavanje. Spremio sam osnovne stvari i uspomene, a koliko god sam se uspio pomiriti da ću ostaviti "Elou", bio je to težak trenutak. Ukrcao sam preko splava na prateći brod, čeka me toplo obrok, pivo. I onda sam deset dana išao s njima do Martinika, gdje me dočekala obitelj - nastupilo je veselje, tuga, mješavina svega pomalo.

Izračunao sam da bi onom brzinom, bez jarbola, sve trajalo još 30 dana, no ne bih imao dovoljno vode i morao bih skupljati kišnicu. Racionalna je bila odluka da odustanem.

Što su rekli najbliži?

- Kada sam se javio Martini s pratećeg broda, ona je bila puno ushićenija nego ja, jer sam se ja u međuvremenu već pomirio sa situacijom. Moja sigurnost nije bila u pitanju, jer bih u tom

slučaju upalio EPIRB. Ovako sam komunicirao samo s organizatorom. Na kraju sam jedno vrijeme bio ljut na tu barku, a onda sam shvatio da mi je pružila neobičan završetak neobičnog iskustva. Fali taj osjećaj prolaska kroz cilj na Karibima i zato ta "ladica" ostaje odškrinuta. Startao je 81 jedriličar, a nas pet-šest nije završilo, što je dobar postotak za tu regatu. Na Martiniku, kada sam vidio familiju, sve je bilo lakše i shvatio sam da nije sve u brodu i regati. Iskustvo je prejako, nadam se da mi se idući put to neće dogoditi, ali ovo treba znati cijeniti.

Kakva je sudbina "Eloe"?

- Brod je ostavljen; ili je potonuo ili ga je netko našao. Postoji mogućnost da je završio negdje u Južnoj Americi, ali nemam još nikakvu informaciju.

Je li bilo kakvih posljedica osim gubitka broda - pravnih, financijskih?

- Svi sponzori su sudjelovali na prijateljskoj bazi; bili su to poznanici, entuzijasti koji podržavaju takve stvari. Bili su sretni da je ipak sve na kraju prošlo dobro. Imali su pravo prvi čuti moja iskustva i odmah smo se čuli. Osiguranje je sve odradilo pošteno i isplatilo punu štetu.

Na regati je nastupio i vaš riječki prijatelj Dado Velikić?

- On je imao probleme u prvoj etapi, ali je uspio završiti regatu. Prijatelji smo još iz gimnazije, skupa smo se 2011. godine drznuli zajedriti na iznajmljenom "miniju". Nabavili smo brodove 2014., odnosno 2015. godine. Ja sam prelomio da krenemo u ovo, pa je i on pošao za mnom, s tim da smo jedva skrpali kraj

s krajem.

Prikazan je i dokumentarni film o regati?

- Film je napravio Marjan Radović s ekipom, trajat će oko 40 minuta, s videoisječcima iz regate i komentarijama - mojim, Martinim, psihologa Davora Jakšića. Premijera je bila 14. rujna u sklopu Lošinjske regate krstaša, na velikom platnu na glavnom trgu. Vjerujem da je bila zanimljiva za puno jedriličara koji su bili na regati. Možda napravimo i prikazivanja u Rijeci, Zagrebu, Splitu...

Planovi za dalje?

Novi brod se isto zove "Eloa", ovaj nije oceanski nego više, recimo, sportsko-obiteljski. Ideja je da s familijom provedem čim više vremena na moru i usadim to u njih. Nisam nabrijan na rezultat. Ne mogu reći da ne grizem, ali puno mi je veći užitak u plovidbi, u trenucima na brodu, važnije mi je to od luđačke vožnje. To je razlog zašto sam kupio novi brod. Da sutra mogu ponovo na "Transat", išao bih odmah, ali zbog svih kvalifikacija, prikupljanja novaca i drugoga, tko zna...

Bojan PURIĆ

Fotografije ustupio: Vedran Kabalin



SJEĆANJA NA VELIKU TRAGEDIJU

Tugom povezani otoci Lošinj i Rab

Nakon 56 godina od nemilog događaja otkrivena spomen ploča u lučici Sveti Martin na Lošinju

Mali Lošinj, (5. svibanj) U organizaciji Kluba Pomoraca Lošinj i Srednje škole Ambroza Haračića iz Malog Lošinja, u lučici Sveti Martin na otoku Lošinju obilježena je godišnjica pomorske tragedije u kojoj su daleke 1962. godine, 27. travnja, živote izgubili 15 učenika Srednje škole iz Malog Lošinja i vlasnik barke RB 131 Josip Španjol.

Na prigodnoj komemoraciji otkrivena je spomen ploča kao sjećanje na događaj koji je potresao mještane dvaju otoka. Prisutnim učenicima Srednje škole, predstavnicima Grada Raba i Malog Lošinja, obratio se predsjednik lošinjanske Udruge pomoraca kapetan Robert Marušić i ravnateljica Srednje škole Jelena Bralić, sa nekoliko riječi sjećanja, dok je dogradonačelnik Raba Denis Deželjin u emotivnom govoru

podsjetio na tragičan događaj i otočnu povezanosti.

Prisutni su također bili i preživjeli, tada učenici, Nataša Valovičić i Marijan Pičuljan. Otrivenu ploču je blagoslovio malološinjski Župnik don Rober Zubović.

Praćen zvukovima gitare i flaute Luka Bravarić, učenik 3. razreda Nautičkog smjera, položio je vjenac u more.

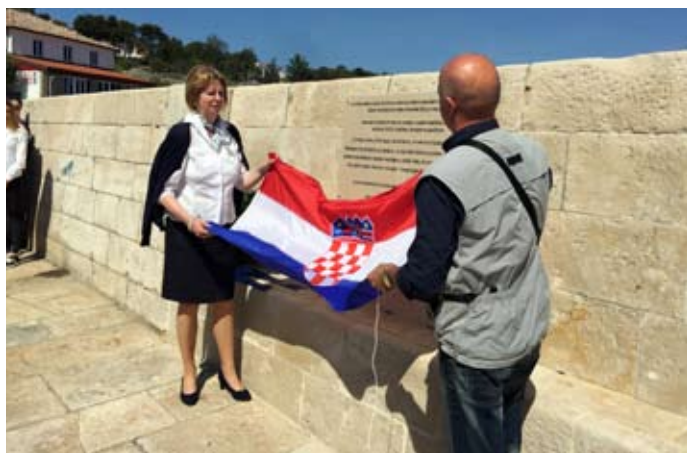
Tog olujnog popodneva 27. travnja 1962. godine učenici koji su pohađjali malološinjsku srednju školu otisnuli su se prema otoku Rabu, svome domu. Od 18 učenika koliko je stalo u malu barku, spasilo se njih troje: sedamnaestogodišnja Nataša Valovičić, šesnaestogodišnji Marijan Pičuljan i petnaestogodišnja Marica Matić.

Umjesto prvomajskog praznovanja sa svojim obiteljima na Rabu, kojima su pošli u susret, daci su postali žrtve nemilosrdnog mora.

Tekst i slike: A. Vunić

U tragediji su smrtno stradali: Ljiljana Debelić, Franjo Blagdan, Marija Debelić, Ante Franelić, Tomislav Karlić, Josip Kuparić, Mirjana Keko, Tereza Kordić, Marija Mikelić, Ljubica Mikelić, Nikola Perez, Slavko Španjol, Ivan Španjol, Ljubica Španjol i Smiljka Travaš, te vlasnik barke Josip Španjol.

Spaseni učenici: Nataša Valovičić, Marica Matić i Marijan Pičuljan.



SVJEDOČENJE

“Barka je polako tonula ...”

Iz razgovor sa preživjelim Maricom (Matić) Morin za Otočki vjesnik napravljen 5. travnja 2012.

“Skupilo se nas 22, 23 u lučici Sv. Martin za odlazak doma na Rab. Oni koji su ranije došli sjeli su u barku sa svojim koferima.

Bilo nas je previše pa se počelo vikati “puno nas je, puno nas je treba se neko iskrcati!”. Onaj tko je došao zadnji trebao je ostati na kraju i ne ukrcati se na barku. Osobno sam dvoje njih istjerala iz barke.

To su gledali stariji lošinjani i koji su počeli su govoriti: “previše vas je nemojte ići!”

Ukricali se nas 18 djece i voditelj čamca Josip. More je bilo do ruba barke (partigeta). Na kraju smo krenuli oko 15.30 sretni, zadovoljni i veselo pjevajući. Motor na barci je radio “tuku-tuku-tuku” Sjedila sam na provi barke. Ništa ne sluteći oko 17.20 kod otoka Trstenika zapuhala je jaka bure i digli su se valovi.

Volila sam gledati prirodu i more. Bila sam na provi. Došao je prvi veći val i čula sam bum. Nako toga drugi još veći val i napunila se barka do vrha s morem. Svi smo ostali na površini mora skupa sa garderobom. Bilo je trenutačno. Minuta dvije i gledala sam kako koferi plivaju po moru. Svi smo stali tražili svoj kofer ne misleći o

spašavanju života.

Barka je polako tonula. Osjećala sam to jer nogama je više nisam dosegla. Ostali smo plutati na površini sa svojim stvarima oko nas. Jaka tuča kao orah padala je po nama. Valovi koji su po nama pljuštali bili su topliji od komada leda. Bilo je jako panično i grozno. Vikali smo “daj meni ruku, daj meni ruku, gdje mi je roba, gdje su mi stvari?”

Nako pola sata smo se jednostavno izgubili u tom moru, tom plavetnilu oluje, kiši u strašnom nevremenu koje je slijedilo.

U jednom trenutku sam čula glas jednog dječaka koji je vikao: “mama, mama”. I glas je nestao u šumi buke valova.

Izgubili smo se. Plivali smo prema otočiću. Ali nije ga bilo na vidiku.

Spustio se mrak. Svjetla nije više bilo. Samo su lanterne bljeskale oko nas. More je sve bilo jače i jače. Bjesnilo je sve više i više tako da me val bacao gore dolje. Gutala sam more. Trebala sam zraka a zraka nije bilo. Ne znam koliko je to trajalo. Nije se čulo više nikoga. Ostala sam sama u mrkloj noći s molitvama i velikom željom da ostanem živa.

Moj tata je bio brodograditelj. Kod njega su se okupljali pomorci i pričali o moru i pomorskim tragedijama. Pričali



su kako se treba držati hrabro i plivati prema svjetlu lanterne. To mi je bilo u podsvjesti. Nije bilo ni alge da bih uhvatila u ruke, nije bilo niti daske da se oslonim i da plivam dalje. Bili smo samo ja sa svojom snagom, bog, more i ništa više.

Sad kada sam starija onda su strahovi veći. Stalno govorim sinu da se pazi kad ide na more. A on tako voli ići!”

Marici je tada bilo 15 godina! (Preminula prije nekoliko godina).

A.Vunić



Snimio: A. Vunić i arhiv obitelji M.Keko

PIŠE: BRANKO ŠULJIĆ

Priča o školskom brodu “JADRAN”

Minulog ljeta danima se slavilo u crnogorskom dijelu Jadranskog mora, preciznije u Bokokotorskom zaljevu. Naši susjedi obilježavali su obljetnicu što i nije tako okrugla. Prije bi se moglo protumačiti da su provocirali nas Hrvate, nadasve ljude vezane uz more, pomorsku tradiciju i baštinu.

Nizom manifestacija u Crnoj gori je obilježena 85. obljetnica školskog jedrenjaka Jadran. Ponos flote njihove ratne mornarice. Isti epitet nosio je od prvog dana plovidbe u ratnoj mornarici Kraljevine Jugoslavije, pa potom i u ratnoj mornarici druge, socijalističke Jugoslavije. Onda i sada, gdje god doplovilo privlači sve poglede, izaziva divljenje ljubitelja mora i brodova. Lijep, veľeban i elegantan. Nadasve kad plovi pod jedrima! Sada je u crnogorskom vlasništvu a, s valjanim razlozima, pravo na njega polaže i Hrvatska. Da li će, jednog dana, opet promijeniti zastavu?

U flotu RM Kraljevine Jugoslavije Jadran je uplovio usred ljeta 1933. godine, kao novogradnja naručena u Njemačkoj. Građen je u Hamburgu, a projektirao ga je tada poznati hrvatski

Sa palube



brodograđevni stručnjak, inženjer Josip Škarica. Službeno, naručitelj je bila RM Kraljevine Jugoslavije. Porinuće je bilo 25. lipnja 1931. godine, dok je isporuka dosta kasnila. Razlog je - novac. Sredstva su slabo pristizala, brodograditelj nije isplaćivan, pa su radovi stajali. Konačno, Jadran je isplovio 27. lipnja 1933. Nakon dvadesetak dana plovidbe, 16. srpnja uplovio je u Tivat, gdje mu je priređen svečani doček. Tu se zadržao tek nekoliko dana, temeljito je očišćen i ušminkan, te otplovio u Split gdje je, ponovo, svečano dočekan i uveden u službu.

Detalj o kašnjenju zbog nedostatka novaca mora se razjasniti, on je važan i za današnja događanja vezana uz Jadran. Inicijativa za njegovu gradnju došla je iz Hrvatske, konkretno iz Splita. Gradnju školskog jedrenjaka pokrenula je Jadranska straža 1926. godine. Beogradske državne i vojne vlasti, a u glavnom gradu nalazila se i „komanda“ RM, nisu iskazivale potrebu za školskim brodom. Malo su oni brinuli za more i mornaricu! Najbolja potvrda tome vidljiva je iz činjenice koliko su obale i otoka prepustili Italiji, kako su im dopustili ribarenje u teritorijalnom moru.

Nasuprot takvoj državi stajala je Jadranska straža, najprije hrvatska, a u kasnijem razdoblju jugoslavenska, pomorska udruga kojoj je temeljna zadaća bila očuvanje nacionalnih obilježja i pomorske tradicije, širenje narodne svijesti o važnosti Jadranskog mora, unapređenje njegova iskorištavanja, te razvoj jadranske orijentacije. Skupljanje novaca za gradnju školskog broda Jadranska straža inicirala je 1926. godine. Akciju je podržala i ratna mornarica, uz obećanje da će osigurati dio sredstava. Jadranska straža uspjela je skupiti milijun dinara, a vrijednost investicije bila je oko 8,5 milijuna, odnosno 622.000 maraka. Ostalo je osigurala mornarica iz proračuna i kredita,



š/b Jadran uplovljava u malološinsku luku 1978.

te sredstava njemačke ratne reparacije. Navodno, značajan prilog, iz osobnog fonda, dao je i kralj Aleksandar I Karađorđević. Nakon zatvaranja financijske konstrukcije, u rujnu 1930. godine, potpisan je ugovor za gradnju školskog jedrenjaka.

U svom dugom vijeku Jadran je preplovio više od 400.000 morskih milja. Prvo školsko krstarenje imao je otprilike godinu dana nakon uvođenja u službu, po Sredozemlju. Uplovio je u većinu europskih luka, tri puta preplovio Atlantski ocean, sve tri plovidbe obavljene su prije Drugog svjetskog rata. Najdužu plovidbu imao je 1938. godine. Na ruti Šibenik – Malta – Gibraltar – Madeira – Hamilton – New York – Boston – Azori – Gibraltar – Tunis – Dubrovnik, Jadran je plovio 130 dana i preplovio 11.252 milje. Zapovjednik je bio Jerko Kačić Dimitrić.

U razdoblju do Drugog svjetskog rata Jadran je imao sedam krstarenja izvan Jadranskog mora, a nakon rata pet. Nekoliko takvih krstarenja imao je i pod zastavom Crne gore. Između ostaloga, 2005. godine sudjelovao je u Velikoj Britaniji na obilježavanju 200. obljetnice Trafalgarske bitke. Zani-

mljivo je spomenuti da je u proljeće 2017. godine trebao krenuti na plovidbu do Venecije, ali je ona otkazana u posljednji trenutak. U nekim medijima pojavile su se spekulacije da je to učinjeno zbog bojazni od Hrvatske i nje-



godine.

Snimio A. Vunić

nog, eventualnog, preuzimanja broda, s obzirom na dugu plovidbu u blizini hrvatskih teritorijalnih voda.

Tešku agoniju proživio je Jadran za Drugog svjetskog rata. Zanimljivo, uvijek se na početku rata zatekao u Tivtu. Tako je bilo 1941. godine, ali i 1991. Nakon puča, 27. ožujka 1941. Jadran je hitno premješten iz Šibenika u Tivat, gdje dočekuje početak rata. Tu su ga zaplijenili Talijani, 17. travnja. Italija

Pod jedrima



mu je dala ime Marco Polo i nastavila koristiti kao školski brod. Teški dani nastupaju nakon kapitulacije Italije, kada se zatekao u Veneciji. Napušten i zapušten, opljačkan do golog trupa i bez jarbola, kraj rata dočekao je u jednom od kanala venecijanske delte, gdje je služio kao most. Na zahtjev vlasti nove države, Jadran se vraća u Jugoslaviju 1947. godine. Doteqljen je, opet, u Tivat u remontni zavod. I svi kasniji remontni radovi obavljani su u Arsenalu u Tivtu. Poslijeratna obnova trajala je duže od tri godine. Praktički, osim trupa, moralo se ugraditi sve novo. Na remontu u Tivtu Jadran se zatekao i na početku našeg Domovinskog rata, 1991. godine. Ostao je u novostvorenoj državi nastaloj nakon raspada SFRJ, da bi ga naposljetku prisvojila samostalna Crna gora.

Posljednji remont trajao je tri i pol godine, i okončan u travnju 2017. Učinjene su velike promjene, što potvrđuje to i njegova cijena od 1,7 milijuna eura. Remont je obavljen u brodogradilištu Bijela, budući da remontni zavod u Tivtu više ne postoji. U toku remonta Jadranu je ugrađen novi motor od 650 KS, tri pomoćna motora, suvremena navigacijska oprema, nove palube, jarboli, popravljena je oplata, te obnovljena unutrašnjost, posebno kuhinja i prostor za mornare.

Na činjenicu da je Split od prvog dana Jadranu bio matična luka naši se susjedi ne obaziru. Ne zanima ih ni to

što je njegova gradnja inicirana iz Hrvatske, baš iz Splita. S vremena na vrijeme iz Hrvatske su Crnoj gori upućivani zahtjevi za povratak Jadrana, ali bez veće odlučnosti i jačeg diplomatskog pritiska. Kroz sve godine najupornija je bila Udruga kapetana š/b Jadran, a oni su redom Hrvati. Tek u mandatu sadašnje hrvatske Vlade ministar obrane Damir Krstičević uporno i glasno odašilje Crnoj gori zahtjeve za vraćanje Jadrana. Da li će uspjeti, teško je reći. Svojedobno su neki crnogorski mediji pisali da će njihova država odustati od Jadrana zbog velikih troškova njegova održavanja. Isticali su da će se iz proračuna teško osiguravati toliki novac.

Jadran je jedrenjak tipa barkantin deplasmana 737 tona. Dugačak je 58,2 metra, najveća mu je širina 8,9, a srednji gaz 4,05 metara. Trup je od čelika, a limovi su spajani na stari način, pomoću zakovica. Ima tri palube i tri jarbola od kojih je najveći visok 39,1 metar. Jedrilje se sastoji od 12 jedara ukupne površine 933 četvorna metra, a dužina svih konopa iznosi 11 kilometara. Motorni pogon u nekoliko je navrata mijenjan, što je razumljivo, budući da brod ima 85 godina. Prvi motor imao je 380 KS i s njim je postizao maksimalnu brzinu od 8,5 čvorova. Kasnije su motori mijenjani pa je Jadran došao do brzine od 14 čvorova. Uz idealni vjetar, s vještim zapovjednikom i uigranom posadom, i pod jedrima postiže istu brzinu, veliku za brodove takvih gabarita. Stalna posada je brojna – 12 časnika, 36 dočasnika te 108 mornara. Da li su i Crnogorci zadržali takav kadrovski sastav, ne znamo. U izvornoj verziji Jadran je imao spremnike vode kapaciteta 48 i goriva od 27 tona, što je omogućavalo autonomnost plovidbe od 15 dana, na motorni pogon. I to se zacijelo promijenilo.

PIŠE: DINKO ZOROVIĆ - ETO

LOGER „NEREZINAC“

Za par mjeseci pred Muzejem Apoksiomena privezat će se loger pod imenom „Nerezinac“.

Bit će to interpretacijski centar¹.

Vjerojatno će ponekog zanimati: što je to „loger“? Za takve, prolistao sam par stranica, pa to kanim ovdje iznijeti.

Pradavna je povijest plovljenja. Bilo je to, zasigurno, deblo na kojem je čovjek ležao i rukama se odguravao od dna. Kasnije rukama veslao, pa sjeo/ustao i odguravao se štapom, pa tim štapom veslao. Uvidio da mu vjetar u krmu olakšava kretanje. Vjerojatno je kasnije rukama širio nekakvu kožu životinje, kasnije je s gornje strane pričvrstio tu kožu na nekakvu vertikalnu motku; kasnije s gornje strane pričvrstio na vertikalnu motku (nazovimo je sada „jarbolom“) nekakvu vodoravnu motku da bi njome bolje razapeo kožu. Ta vodoravna motka bila je okomita na uzdužnicu debla/splavi/ladve/brodice (kako li su se već vremenom razvijale) jer je čovjek znao ploviti pomoću te kože/jedra samo s vjetrom u krmu. Da si olakša držanje jedra, pričvrstio ga je na plovilo bočno. Dobio je tako preteču križnog jedra.

Bilo je to tako sve do praskozorja logera, VI. stoljeća Naše ere. Na stijenama indijske pećine Ajanta nalazi se, iz tog doba, jedro koje više nije pričvršćeno na plovilo bočno, već uzdužno. Vjerojatno se pećinski Indijac, u duši umjetnik-crtič, začudio takvom pričvršćivanju jedra na plovilima koji su dolazila iz Indonezije i uvijekovječio ga na zidu pećine.

Bajna Indonezija (po svojim mirodijama) daleka je od bajne Indije (bajne po mnogočemu, osobno dajem prednost neagresivnom temperamentu). Nezamislivo je bilo veslati na tako dugim relacijama, a prevladavajući vjetrovi, monsuni; bočni su. I dotadašnje križno jedro indonezijski pomorac za-

kretao je oko jarbola u nekakav uzdužni smjer – kako bi što bolje mogao napredovati pri bočnom vjetru. Logično je da takvo jedro treba biti pričvršćeno uzdužno na brodicu. I Indonežani su takvo jedro nazvali „lug“ što bi u slobodnom prijevodu značilo da se „lako diže i spušta“. Bilo je to negdje na prijelazu iz VIII. u IX. stoljeće.

Nizozemska se razvija kasnije od Engleske, Francuske, Španjolske, Portugala... i svoje kolonije traži na udaljenijim horizontima. Plove za Indoneziju, koloniziraju je, i u Europu donose, osim mirodija, i saznanja o tamošnjem jedrilju i plovilima. Uočavaju da s takvim jedrima mogu ploviti „više prema vjetru“, premda sporije nego križnim jedrima vjetrom u krmu, pa plovila s takvim jedrima nazivaju „sporim“ – „lug“, ili istočnofrizijski „log“. Ta pri-



mitivna plovila s takvim jedriljem ipak ne mogu „križati“, pomicati se prema vjetru. Umijeće križanja pojavljuje se tek u kasnijem Srednjem vijeku.

Plovila na jedra se nazivaju/klasifi-



ciraju prema dva kriterija:

- prema jedrilju, što se zadržalo za veća plovila (spomenut ću samo neke: trabakul, bragoc, grip, goleta, škuna, bark, brik, kliper, ...)

- prema obliku/karakteristikama trupa, što je usvojeno za manja plovila (pasara, guc, batela u nas; gondola, topo... u Veneciji i Chioggi; gajeta, falkuš, leut, bracara, neretvanska lađa... u Dalmaciji)

- vjerojatno bi u posebnu kategoriju trebalo uvrstiti povijesne lađe: liburna, karaka, karavela, korveta, fregata, ... Da li kuter – na vesla i jedra?

Može se uočiti da se ta različitost, klasifikacija, pojavljuje baš na pretečama današnjeg logera: „lug“, ako ga se klasificiralo po jedrilju; „log“, ako po plovilu.

Uzdužno pričvršćena jedra s vremenom se mijenjaju, evoluiraju i, barem u našem akvatoriju, prelaze u „oglavna“ i „sošna“. Suvremeni logeri u nas (pod „suvremenim“ podrazumijevam od početka XX. stoljeća nadalje) imaju sošna jedra.

Prema Velimiru Salamonu, oglavno jedro (ono ranije, bez donjeg „buma“) prelazi u „latinsko“ baš na području naše Dalmacije. Oglavno, pak, s bumom – podizanjem „pika“ u sve vertikalniji položaj postaje „strmim“ jedrom ili, kako ga mi na Lošinju zove-

mo, "markoni". Na markoni-jedru pik se nastavlja vertikalno na jarbol.

Možda je i istinita sljedeća priča. Naši lošinjski jedrilica sve su više podizali pik u vertikalni položaj, kako bi lošinjska regatna pasara mogla što bolje jedriti uz vjetar. Vidjevši to, neki maštovitiji im dobaci:

Što podižete taj penun u zrak kao Marconi-antene?

I otud je tom jedru u nas ostalo ime markoni.

Samo za podsjetiti: jahta "Rovenska", člana austrijske vladajuće kuće, nakon I. svjetskog rata na ime reparacija pripala je Italiji. Fizičar Guglielmo Marconi kupuje ju, imenuje ju "Elettra", ugrađuje svoj radiotelegrafski laboratorij i s nje je prvi put u povijesti radiovalovima odaslan Morseov znak koji je primljen na kopnu.

Strmo jedro bez gornjeg pika naziva se i "bermuda"; valjalo bi ispitati uzročno-posljedični odnos markoni i bermuda-jedara.

Usporedno s evolucijom jedrilja - evoluirala i trup. Pomorska povijest naziva "lugerima", "logerima" mnoštvo plovila nimalo sličnih oblika. Vremenom se ustaljuje oblik s izbačenim pramcem, i to sve više prema gore. To je razumljivo s obzirom na to da je loger relativno kratak, od 15 do 25 m duljine, plovi po sjevernim uzburkanim morima i takvim pramcem postiže da mu se val teže prelijeva na palubu. Također, kosnik na kojeg su pričvršćene prečke je visoko podignut da teže zahvati valove. Krma logera također je podignuta, završava zaobljenim zrcalom, a kormilo je uvučeno unutar krme.

Interesantno je razmotriti razloge koji su doveli do toga da se loger udomači na Sredozemlju, Jadranu pogotovu. Možda je to stoga što na Mediteranu, isto tako na Jadranu, vjetrovi nisu konstantnog smjera, kao na oceanima. Predugo bi trebalo čekati povoljne vjetrove u krmu² s križnim jedrima. Nasuprot njima, sošnim jedrima moglo se dobro ploviti uz vjetar tako da logeri i nisu trebali čekati povoljne vjetrove. Za ova manja mora, gdje su valovi niži, logeri nemaju toliko uzdi-

gnuti pramac i krmu, i kosnik im je vodoravniji. Na račun toga, sredina naših logera je viša od sjevernih i tako mogu nositi više tereta.

Neki teoretičari pomorstva smatraju da su se logeri udomačili u Nerezinama i ostalim našim manjim mjestima jer su maloga gaza. Naše obale su relativno plitke, talijanske jadranske pogotovu. A na ovim relacijama se najviše plovilo. S druge strane, naša obala je uglavnom stjenovita; izbačeni i povišeni pramac i krma, uvučeno kormilo omogućavaju da se brod što više približi obali, stijenama, i tako skрати mosnice po kojima su hodali utovarivači drva i vapna.

Plitko i ravno dno logera nisu osiguravali dovoljni stabilitet na povratku s talijanskih luka prema našim obalama bez tereta. Stoga se nakon iskrcanog tereta za povratno putovanje na brod u Italiji utovarivao balast u vidu kamenja, koji se pak bacao u more po dolasku na našu obalu za ukrcaj novog tereta. Takvih hrpa kamenja od kojih par metara kubičnih nailazimo na mnogo mjesta duž naših obala.

Uglavnom u Senju, krcale su se naslagane cjepanice debelih stabala, duljine oko 1,2 m. Na našim otocima krcali su se "faši". Jedan faš je deblje drvo čarnike (promjera 5–10 cm) povezan s jednim ili dva tanja drva, "bakite". Magarcima se na našim otocima drvo donosilo do obale, tu su žene vezivale drvo u faše brnistrom i onda su ih "šmurićima" muškarci nosili na leđima na brod. Faši su bili dugački oko jednog metra.

Malo prije I. svjetskog rata na logere se ugrađuju motori s unutrašnjim sagorijevanjem. U početku su neki imali motore tek od 6 KS, vremenom snaga raste na nekoliko stotina KS.

Nerezinci su bili poznati po gradnji logera u svojim brodogradilištima. Često naglašava Istrijan kap. Josip Diminić kako je njegova obitelj kupovala samo one izgrađene u Nerezinama, zbog njihove dobre kvalitete. O preciznosti nerezinske gradnje govori i sljedeći podatak: najveći brod koji je poslije II. svjetskog rata dovršen u Nerezinama bio je dug 36 m. Brodo-

gradilište je administrativno bilo pod brodogradilištem u Malom Lošinju. Za šuperiti takav brod u Malom Lošinju trebalo je oko 800 kg kućine⁴. Za Nerezine, međutim, Ferdi Morin odobrio je samo 200 kg, uz obrazloženje: "ta oni rade precizno". I bilo je dovoljno.

Povijest ovog logera, "Nerezinca", gubi se u nestalim papirima i još nestabilnijoj memoriji ljudi za prošlog stoljeća opterećenog dvama svjetskim ratovima i par balkanskih; jednim početkom, a drugim završetkom stoljeća. Je li izgrađen u Nerezinama? Na našim otocima vrlo vjerojatno. Krajem ratnog vihora četrdesetih godina zatekao se na Malti. Vraća se u Jugoslaviju; u Malinskoj ga prerađuju, pogotovu pramac. Plovi pod imenom "Dražica" i nakon toga u nimalo sretnim okolnostima završava u Brodogradilištu u Nerezinama. Pristupa se obnovi (pramac se vraća u originalni oblik), donekle popravljaju i nakon poduzetog stajanja tegli se u Brodogradilište u Mali Lošinj gdje se konačno restaurira i privodi svrsi.

I za kraj, poželimo "Nerezincu" uspješan boravak u maloselskoj luci, neka pokaže našima i gostima kako se nekada ovdje radilo, plovilo i živjelo, neka s ponosom istakne našu pomorsku i brodograđevnu baštinu. A za njegovu trajnost nećemo brinuti: drveni brod traje dok ima drva u šumi.

¹Osobno ne znam što bi u ovom slučaju značilo „interpretacijski“, no svi tako kažu. Razumio bih: informacijski, poučni...

Snimci: Ferdinand Zorović i Anton Vunić



Pomorska publicistika (4)

Budući je ovo zbirka pregleda „slanih knjiga“ moram reći da je u trećem broju POMORCA izostao gornji naslov serijala – Pomorska publicistika (3) kada je prikazana „Valiža uspomena“ autora kap. d. pl. Edija Deškovića. Stoga sada nastavljamo, a nadam se da nećemo skoro stati. Knjiga o pomorskoj tematici ima, tiskaju se u raznim našim mjestima, kod još različitijih nakladnika, pa treba imati više sreće nego pameti u pronalaženju te, za naše čitatelje, vrijedne literature. Ovog puta riječ je o jednom kostrenskom morskome vuku koji je, nakon dvadesetak godina plovidbe, prepustio mjesto mlađima. Ali nije se odalečio od brodova i njihovih problema, već je u svojoj maloj ali toliko dragocjenijoj knjizi Pomoračka sreća zabilježio zanimljive priče da se

ne zaborave u moru novih događanja i svakodnevnice.

Kap. d. plovidbe Berislav Vranić je Kostrenjan koji se rodio u Rijeci (jer Kostrena kao ni mnogi drugi krajevi nemaju više babica koje su nekoć porađale naše mame u obiteljskoj kući) 1953. godine, a završio Pomorsku školu u Bakru 1973. i četiri godine kasnije polaže ispit za kapetana d. plovidbe. Sa 29 godina već je zapovjednik! Nakon deset godina odgovornosti za brod na moru, iskrcava se i osniva poduzeće za tehnički menadžment brodova DAMACO.

Tako je nazvao i jedrilicu s kojom rado isplovljava, za opuštanje ili regatavanje.

Međutim ostaje u struci, piše knjige o prijevozu rashladnih tereta, koje

izdaje na engleskom jeziku. Svojim radom i knjigama je stekao titulu Fellow of Nautical institute iz Londona. Sreća je dar božji, a pomoračka sreća pak najveća od svih sreća, te valja zaslužiti njenu naklonost da bi lakše izdržao plovidbu i ne imalo većih problema.

Na 76 stranica teku kratke priče o *škrinjama, skakavcima, ljepoticama, gajbama, loncima, karampanama, sanducima, koritu, kantama, princezi i pokojem brodiću*. U svim tim tepanjima ima mnogo ljubavi i poštovanjem spram odrađenih plovila, i neće biti lako izabrati reprezentativnu priču, ali neka to budena dušu našeg urednika i kolege strojara po struci kapetana Vranića. Pa izvolite.

IZ KNJIGE B. VRANIĆA: POMORAČKA SREĆA

Nadnica za strah

Početkom 1993. godine ukrcao sam se na prekrasan lončić:

Zbijen, čvrst, oštre prove i širokih bokova. Uglavnom je ukrcanje trajalo svega dva mjeseca, koja sam ja nazvao “Nadnica za strah”.

Linija između Norveške i Engleske.

Ta brazda u zimskom razdoblju nije najsretnije područje za plovidbu. Neprekidno valjanje, kiša, magla i snijeg. Slaba vidljivost daje posebne čari u hranju s prirodom.

Sidriti na sidrištu luke Hestvika, u Norveškoj, negdje oko ponoći, po vjetru jačine od 7 do 8 bofora, u okruženju od šest hridi koje stravično strše iz mora na udaljenosti od svega dva

kabela, među hridima, nije najbolje mjesto za miran san.

Nakon prvog i drugog neuspjelog sidrenja, jedva smo se izvukli iz zamke, prošavši svega 0.6 kabela od demona koji u takvoj noći izgledaju još zlokobnije.

Kružeći u mrkloj noći fjordom i čekajući jutro, kormilo je otkazalo i ostalo zaglavljeno u položaju 30 stupnjeva desno.

Kakvu smo nevjerojatnu sreću imali da se nije zaglavilo u lijevo, jer bismo u tom slučaju udarili u strme litice i doživjeli havariju. Nakon otklanjanja kvara, vrteći se neprestance u krug, zaputili smo se prema luci. U šezdeset pet dana, koliko sam ostao na ovoj ruti, imao sam 171 manovru, od kojih samo 36 uz asistenciju pilota. Nipo-

što malo.

Uz dva otkazivanja kormila i stroja, te niz manovri, sve je prošlo o.k.

Jesu li to bile zlatne vile koje su me štatile ili nešto treće?

Sljedeće ukrcanje na isti brodić odvelo me prema New Foundland-u. Ploviti među santama leda koje se u svibnju mjesecu spuštaju s Grenlanda, prava je jeza. Te sante su međutim bezopasne, jer su toliko velike i veličanstvene gromadine, da ih je lako uočiti.

Growlers-i su ledene gromade koje izviruju tek metar ili manje iznad površne mora i izazivaju znatnu glavobolju pri navigaciji među santama.

I opet je, bogtepitaj po koji put, moj poslušnik i postojan brodić, nepotku-



Zapovjednik B. Vranić i Upravitelj str. A. Vunić na m/b "Tinganes"

pljivi mravac, prokušan i dostojanstven, ukrašen sleđenim korijandolima i krutim kroštulama leda, taj moj lončić, koji mi je sve do današnjih blagoslovljenih dana ostao u dubokom sjećanju, od svih onih frajlica, princeza i jebivjetara, na kojima sam kao tovar iz dalmatinskog zaleđa zarađivao kruh s devet kora (deseta je sinjorina, gospođica, ona je gorka!), sve je to moj mornarina odrađivao bez trunke prigovora, vazda spreman na žrtvu.

Stoga ću, dobri moj brodiću, ma gdje god službovao u ovoj noći (dok pišem ove retke), ispiti za tugu našeg rastanka čašu ledena iskušanja.

Da i led na moru zna pričiniti pomorcu obilate glavobolje, pokazuje i ovaj moj slučaj.

Plovili smo uz obalu Nove Scotie na putu za Prince Edward

Island. Bio je početak prosinca mjeseca i kao zadnji brod u godini koji je trebao krcati krumpir za Caribe, zapali smo u područje leda. Ali, srećom, brod je bio opremljen svojevrsnim "GPS-om" (najnovijim satelitskim sustavom navigacije).

Približavajući se Prince Edward Island-u, more je bilo potpuno pokriveno ledom. Lonac ga je teško komadao, a makina stenjala, nakon što su se usisi mora začepili ledom.

Strašno smo se sporo probijali prema odredištu. Međutim, pilota smo dobrim slučajem ukrcali mnogo ranije, a to, zahvaljujući prije svega, što smo izvješća o stanju leda neprekidno i na vrijeme dobivali od kanadske obalne straže.

Pilot je bio srazmjerno mlad čovjek i komunikativan. Ali već nakon nekoliko sati putevi naših razmišljanja su se razišli.

Naime, pilot je predložio da se zbog manje debljine leda približimo više obali, a time i jednoj plićini, koja je po mojoj ocjeni, mogla biti pogubna zbog opasnosti nasukavanja. Jer, po GPS-u je bilo itekako vidljivo da će se brod, budemo li promijenili kurs za nekoliko stupnjeva, previše približiti plićinama.

Zato sam ostao kod svoje odluke, da će brod i dalje nastaviti kroz debeli led, bez obzira što će nam za takav prolaz trebati nekoliko sati više.

Međutim, pilot je uporno nametao svoje mišljenje, potkrepljujući to svojim iskustvom. On je više vjerovao sebi nego nekom novom instrumentu koji je pred malo izašao na tržište. Bilo je to

prijateljsko natezanje, no brod je ipak ostao na kursu koji sam ja tražio, pa smo s nekoliko sati zakašnjenja sretno uplovili u luku ukrcaja. Zadnjih nekoliko milja ledolomac nam je krčio put, jer je debljina leda bila takva, da lonac to sam ne bi mogao.

Dolaskom u okvire luke pilot se je iskrcao i prekrcao na japanski brod, koji je završavao ukrcaj na našem vezu. Na njegovo smo se mjesto sami vezali i započeli utovar. Nekoliko sati kasnije začuli smo vijest da se japanska gajba nasukala, i to baš na onoj poziciji kroz koju nas je pametnjaković htio prevesti!

Nasukavši se, led je nemilosrdno zarobio japanski brod. Uzaludni su bili napori i nastojanja ledolomaca i remorkera. Korito je prezimilo zakovano ledom, nasukano na kamenito dno otočnog školja.

Dva dana nakon utovara tereta, ponovo smo sretno isplovili i prošli istom rutom kojom smo i prišli otoku.

Toga sam vijaja došao do saznanja, da se je bolje odreći jednog obroka dnevno na brodu i kupiti tu magčnu spravu koja je i danas (mnogo usavršenija) najveća pomoć zapovjednicima u navigaciji, a to je GPS (Global Positioning System).

B. Vranić

m/b Tinganes, reefer, "Seatrade" Groningen, na sidru

Snimio: Frode Adolfsen



MORSKE PRIČE

Jeddah prije trideset godina

Na samom početku ove priče moram skrenuti pažnju čitatelju koji nije plovio – na to kako je svijet i život nas pomoraca neusporediv sa životom ljudi na kopnu.

Kamo mi to plovimo?

Kako to doživljavamo i proživljavamo?

Ovdje ljudi onako mudro znaju zaključivati, kako je tamo negdje narod drukčije kulture, pa sve trpaju u tu kategoriju.

Ma što drukčije kulture, ma sve je drukčije - i ljudi i klima - i mi, kada smo tamo došli, nismo više oni isti kao na polasku.

Postoje stereotipi o našem odnosu prema ženama koji nam baš i ne idu u prilog. A mi ustvari više volime žene od onih koji ostaju kući. Logično, jer mi ih na brodu nemamo, pa nam je do njih više stalo. Nosimo ih zato u mislima, srcima i slikama. Eto, to na slikama je veliki dio ove priče.

Pa kakve su to slike? Imamo naše obiteljske slike, ali i slike ljepotica, "skromnije" odjevenih. Svi koji na svom radnom mjestu kontaktiraju sa strancima ne smiju si dozvoliti isticanje takvih slika na vidljivom mjestu, ali pojedinci, koji su zapravo većina posade, mogu. Pa recimo, na ponekom brodu mehanička radionica izgleda kao galerija slika ženske ljepote.

Bila je to godina 1987., na brodu "Kastav". Barba je kap. Krpan. Ovo mu je prvi brod kojim zapovijeda. Na putu smo iz Indije za Saudijsku Arabiju, i to luku Jeddah.

Kada uplovljavate u luke Saudijske Arabije, morate dobro pročitati uputstva o tome što ne smijete. Jer nije isto prekršiti neko pravilo luke u Saudijskoj Arabiji ili, recimo, u Francuskoj.

Uplovili smo u luku i nakon obavljanih formalnosti počeli iskrcevati teret. Supercargo je bio jedan mlađi Indijac iz Kerale. Glavna luka Kocin. Bio je katolik, mislim da je to potrebno ov-

dje navesti, a njegov pomoćnik jedan musliman koga nisam pitao otkuda dolazi.

Iskrcaj je tekao uredno velikim dijelom zahvaljujući dobroj suradnji s tim supercargom.

Već na početku pokazao je interes prema ženama. Zapravo za slikama žena, kakve on zna da mi znamo imati. Pokazao sam mu par primjeraka "Starta", nekadašnje revije, koja je kod nas prednjačila kvalitetom takvih slika. Još se više zagrijao i tražio da mu ih dam. Iskrcaj je trajao par dana, a isto tako i njegovo molbe za tim slikama. Nisam znao kako ga više izbjeći, već i zbog tako dobre suradnje u poslu, pa sam mu obećao dati slike kod završetka iskrcaja. Tako je i bilo, a dao sam i dvije slike onom njegovom pomoćniku, koji je svog šefa pratio kao sjena, što je bila najveća njegova radna "sposobnost".

Trebali smo isploviti u 6 sati ujutro. Prošlo je 10 sati, a niti vlasti niti pilota.

Zove me barba na most pa skupa gledamo, a dolje lijepi broj policajaca. Traže prvog časnika palube, a ne govore zašto. Nabrzinu ispričam barbi što je tome najvjerojatniji razlog, pa se on, svjestan situacije, trudi postići nešto razgovorom. Ovi neće na brod, nije im do pregovaranja i ne popuštaju. Nikakvo uvjeravanje kako je ovo teritorij države čiju zastavu vijemo, pa ništa od toga što traže.

Kažem barbi, idem ja dolje. Siguran sam da ćemo tako lakše proći pa krenem. Imao sam informacije kako kod ispitivanja prolaze oni koji izvrću istinu. Obično ih pošalju u buharu na čekanje novog ispitivanja. To je ono čega se treba čuvati jer isti neće izići.

Ekipa je čekala, a ja žustro prema njima. Stanem ispred njih, pa kažem: ajmo džentlmeni – glasom kao da ih zovem na "cugu".

Ispogledavali su se pomalo iznenađeni, a neka napetost, koja se prije pre-

poznavala, naglo je nestala.

Ušli smo u ured lučke policijske postaje. Već od ulaza vidim centralnu figuru ureda, čovjeka naizgled inteligentnog izraza lica, a na uniformi neke oznake, meni nepoznate. Dok koračam k stolu, ova moja ekipa bučno govori.

Vjerujem, predaju izvještaj o uhićenju. Pružim ruku čovjeku koji se brzo digao iz fotelje i uzvratit stiskom ruke. Dobro jutro kapetane, ja sam Morški..... prvi časnik broda "Kastav". Snimim nabrzinu sve oko sebe dok draže žamor. Do zida, vidim onog mog Indijca u poziciji čovjeka "kojemu su sve lađe potonule". Jedna stolica je prazna, a ta je baš za mene, jer ja već sjedim i smireno promatram kapetana.

Počelo je ispitivanje. Skužio sam i poslije kako kapetan pomalo razumije



m/b Kastav

engleski, ali sigurno ne dovoljno, pa je već uz njega prevodilac. Na svaki kapetanov upit i moj odgovor slijedi prijevod. Koji, primjećujem, traje upola kraće od onog što sam ja govorio. Usput, čovjek me ne želi ni pogledati. Vidim ja da on prevodi riječi "krivca" kojeg je on - važna faca - već osudio.

Dignem ruku kao znak prestanka ispitivanja. Kapetane, Vi sigurno za

svoja pitanja očekujete moj kompletni odgovor?

Kapetan odgovori s "Yes". Vidite, kapetane, prijevodi ovog čovjeka upola su kraći od onoga što sam ja rekao. Opet jedan "yes" i strogim pokretom ruke daje znak crnom Somalijcu da se udalji.

Pauza u čekanju novog prevodioca. Ovaj put je to bio jedan Indijac, po profesiji avijatičar.

Sad pišem o ispitivanju kao da onog prije nije bilo.

Vi ste ovom čovjeku dali pornografske slike, a to je u ovoj državi kažnjivo. Odgovorite s "da" ili "ne"?

Moj je odgovor "da", s opaskom da to nisu pornografske slike.

Pa kako nisu, kad se radi o slikama golih žena?

Nisu posve gole. Ja znam da su vaši moralni nazori puno stroži od naših u Evropi, a za nas je jedna takva slika umjetnički akt.

Vi ste ipak znali za naše poglede na



Snimio: Mike Griffiths

moral, što znači da ste svjesno počinili prekršaj.

Jeste, kapetane, vi ste to točno utvrdili, a vi poslušajte moje objašnjenje. Ja sam vama na vaš upit, jesam li ja ovom čovjeku dao te slike, mogao reći ne. Vi biste, moguće, taj moj odgovor uvažili.

Isto tako je i ovaj čovjek mogao lagati pa reći da je to našao negdje bačeno

na brodu. Ali nije.

Zašto obojica nismo lagali?

Odgovor! Ovaj čovjek pred vama je velika poštenjačina koja ne zna lagati, sposoban i odgovoran stručnjak u poslu i ako ga u ovom slučaju kaznite, oboje ćete izgubiti. Da, ja sam vama mogao i lagati, ali sam riskirao jer u tom slučaju ne bih bio u poziciji reći o ovom čovjeku ono što on zaslužuje. Ja sam i ljut na njega, jer me je doveo u neugodnu situaciju.

Onda će kapetan. Pa dobro, možete mi objasniti to njegovo inzistiranje na tim slikama? (tog trenutka sam se sjetio ove laži) Da, kapetane! Ovaj čovjek mi je objasnio kako je s vama sklopio ugovor o radu na tri godine, a kako je rekao, za to vrijeme nema šanse vidjeti neku ženu.

Ove bi ga slike za taj period podsjećale na što žene liče.

Bilo je to presudno. Kapetan je vidno zadovoljan takvim odgovorom ustao sa stolice i pružio mi ruku. Žamor, a vrata se iza mene otvaraju. Prati me samo jedan čovjek. Posada promatra moj dolazak. Svi su očekivali da se neću isti vratiti na brod. Pa i nisam, postao sam puno pažljiviji.

Prije isplavljanja došla je na brod delegacija Indijaca, zahvaliti na obrani njihovog čovjeka na tako uvjerljiv i lijep način.

Sada bi čitatelj mogao pomisliti kako je ovo kraj priče. Ali nije. Ova priča ima nastavak, jako povezan ovime do sada, samo što se žene, a niti njihove slike više ne spominju.

Godinu dana nakon ovog događaja u Indiji sam i krcamo teret za Jeddah. Zapovjednik je kap. Jamnikar, snažan i bistar čovjek, ali posebno osjetljiv prema novcu. No, pa tko nije.

Već smo bili pri kraju ukrcaja, a on mi dođe i kaže kako je bukirao još jednu količinu riže u paletama i kako ćemo obojica zato dobiti lijepi novac.

Ali barba, ja sam prestravljen. Pa mi za taj teret nemamo prostora. Pa da, sam si kriv. A zašto te stalno podsjećam kako trebaš uvijek imati neki prostor kao rezervu, a ne da sve daješ na raspolaganje?

Nije bilo druge nego teret koji se je još morao ukrcati i ovaj novobukirani ukrcati u rasutom stanju. A ukricali smo ga bez mogućnosti separiranja po teretnicama. Isplivali smo puni k'o šipak.

Dolaskom u Jeddah na brod je došao supercargo i vidio sve. Razgovaramo o problemima koje možemo očekivati. Kaže, teret samo jedne teretnice može biti u rasutom stanju i to limitirano, a vidio sam da se kod vas ne radi o samo jednoj teretnici, o količini da i ne govorimo.

U mucu se čovjek svačega sjeti pa sam se i ja sjetio onog mog supatnika od prije godine dana.

Zapitah zato ovog mog supercarga zna li možda za tog mog prijatelja. On se nasmijao, pa kaže.

Pa kako ga ne bih znao. On je moj šef i ne samo moj već čelnik ureda kome su odgovorni svi kao ja.

Kažem, pošaljite mu moje pozdrave i da trebam njegovu pomoć.

Uskoro je stigao na brod jedan Indijac s pisaćom mašinom, položio je na stol i smiješeći isporučio pozdrave svog šefa. Počinjemo iskrcavati. Na obali formiramo teret po teretnicama, a znamo i količinu koja smije biti prikazana kao rasuti teret.

Izgleda sve jednostavno, sve kao na tanjuru. Što da vam kažem. Ja sam samo gledao. Slagali su na obali samo manje količine, kako se netko ne bi sjetio i slali viljuškarima u skladište.

Kada je sve bilo gotovo, pojavi se šef svih šefova. Zagrlili smo se kao stari prijatelji, a on mi ukratko ispričava šta je bilo nakon našeg isplavljenja. Kaže, tvoja priča onoga dana bio je vjetar u leđa koji me je i sada doveo na ovaj brod.

Produžili su mu ugovor na još tri godine i unaprijedili ga. Nema ovdje nikakvih slika žena, ali ima sigurnu viziju kako će po povratku u svoju Kerala naći sebi družicu i moći ostvariti svoje životne planove.

Morski

6. veslačka regata

Mali Lošinj, subota 8. rujna. Ovogodišnja regata pasara, tradicionalnih barki na vesla, odvijala se po sunčanom vremenu u malološinskoj luci. Sudjelo-

valo je 14 ekipa. Veslalo se u 2 kategorije i na kraju Finale pobjednika.

Start je bio u 10.30 sati. U ovogodišnjoj regati su sudjelovali gosti iz Zagre-

ba vladimir Danon i Radovan Radović. Veslao je i jedan tim djevojaka: Sara Badurina i Tereza Sorić.

Pobjednici ovogodišnje regate su Mladen Kuljanić i Korino Stuparić u dvojcu i sveukupno, a Ivan Vuljan pojedinačno.

Na startu se pojavilo sedam pojedinaca u pasarama duljine do 4,3 metra, te sedam dvočlanih posada (sudjelovala je i jedna ženska posada) na pasarama duljine preko 4,3 m. Start i cilj bili su kod drugog lučkog pontona, gledano od trga, s okretom oko bove približno u razini Vele rive. Nakon dvije regate, održano je i "finale" u kojem su zajedno sudjelovali dva najbolja pojedinca i dva najbolja dvojca.

Sudili su: Dinko Zorović, Zoran Tomić, Boris Rukonić i Lucio Jurjako.



Poredak

Pasare do 4,3 m:

1. Ivan Vuljan (ML 652), 2. Mladen Vlakančić (ML 3398), 3. Miro Lovrinčić (CS 228), 4. Šime Mišković (ML 665), 5. Zoran Kukavica (ML 77). Dominik Perišić (ML 759) i Eduard Ivčić (ML 92) odustali su tijekom regate.

Pasare od 4,3 m:

1. Mladen Kuljanić, Korino Stuparić (ML 650), 2. Josip Magašić, Ivan Jerman (ML 1931), 3. Vladimir Danon, Radovan Radonić (ML 1980), 4. Mario Živković, David Zorović (ML 2081), 5. Sara Badurina, Tereza Sorić (ML 269), 6. Dragomir Fatuta, Timon Jović (ML 637), 7. Anton Budinić, Matija Tomić (ML 575).

Finale:

1. Mladen Kuljanić, Korino Stuparić (ML 650), 2. Ivan Vuljan (ML 652), 3. Josip Magašić, Ivan Jerman (ML 1931), 4. Mladen Vlakančić (ML 3398).

Snimatelji: B.Purić, Ž. Žagar, A. Vunić



IZ AKTIVNOSTI KLUBA POMORACA

5. veslačka regata

Zagrepčani pobijedili sve domaće veslače

MALI LOŠINJ (2. rujan 2017.) - Na petoj po redu veslačkoj regati pasara u organizaciji Kluba pomoraca Lošinja, održanoj 2. rujna u luci u Malom Lošinju, najbolje rezultate imala je dvočlana posada iz Zagreba - Vladimir Danon i Radovan Radonić. I dok je u

Drugi čin regate bilo je veslanje dvočlanih posada na barkama duljim od 4,3 metra. Iza pobjednika Danona i Radonića, stazu duljine približno 900 metara, od prvog lučkog pontona do bove ispred Vele rive i natrag, odvela su otac i sin Kuljanić, Mladen i



Tihomir, a treći su bili Josip Magašić i Ivan Jerman iz Velog Lošinja.

Na kraju je održano finale u kojemu su veslale po dvije najbrže posade iz prvih dviju regata, a u tom su nadmetanju ponovo najbrži bili Danon i Radonić.

Kako se s posljednjim zaveslajima iz tmurnog neba nad Lošinjem razvio neverin, proglašenje najboljih održano je u internom krugu pod krovom pozornice na glavnom gradskom trgu. Regata je ovaj put uključena u novopokrenutu višednevnu manifestaciju "Lošinjskim jedrima oko svijeta" u organizaciji Turističke zajednice Malog Lošinja, a veslanju je prethodio defile sudionika, predvođenih Lošinjskim mažoretkinjama, Rivom lošinjskih kapetana.

B. PURIĆ



dosadašnjim izdanjima regata okupljala samo ovdašnje zaljubljenike u more, ovaj put prijavili su se Zagrepčani, koji su godinu ranije na regati bili u svojstvu gledatelja, zatekavši se na Lošinju za jedriličarskog izleta. Odlučili su da sljedeća regata neće proći bez njih - i isplatilo im se.

Regata je održana u tri dijela, a najprije se veslalo u pojedinačnoj konkurenciji na barkama duljine do 4,3 metra. Od osmorice veslača, najbrži je bio Stjepan Vuljan. Iako najstariji veslač na regati, pokazao je veću vještinu od suparnika. Na drugo se mjesto plasirao Zoran Kukavina, a do trećeg je mjesta dovelao Đanino Saganić.



IZ SREDNJE POMORSKE ŠKOLE U MALOM LOŠINJU

Veslačima prvo mjesto u Rijeci...

U Rijeci, na Rivi Boduli, u utorak, 29. svibnja 2018. okupilo se 10 ekipa na jubilarnoj 20. riječkoj regati u mornarskom veslanju. Od podne, kada su s natjecanjima započeli studenti Pomorskog fakulteta u Rijeci, do 20.30 sati kada je Regata završila, bilo je puno smijeha, zabave, ali i sportskog nadmetanja.

Kao u svakom sportu, tako i u ovom natjecanju, cilj je bio podići pokal ukupnog pobjednika. Ove godine tu su čast imali veslači iz naše Škole koji su u superfinalu pobijedili ekipu # Lošinj (ekipa bivših veslača naše škole) s 32 sekunde prednosti sa samo 10 veslača od mogućih 12. Start regatnog polja je bio kod Rive Boduli, odakle se veslalo prema bova-ma koje su se nalazile u visini Gata de Franceschi, a sve uz stručno praćenje veslačkih sudaca.

U međunarodnom dijelu utrke u leđa pobjednicima, našim učenicima, gledali su učenici Srednje pomorske škole Bakar, studenti Pomorskog fakulteta u Rijeci i studenti Pomorskog fakulteta u Portorožu.

Veslače su trenirali i vodili nastavnici Ivan *Komadina* i Tomica *Komadina*.



Veslači koji su sudjelovali

Marin Lovrinčić (kormilar), Mateo Marković, Luka Bravarić, Karlo Francišković, Matko Jurković, Roko Krstačić, Andrej Salković, Josip Šimičić, Kristijan Čalić, Adrian Ivan glavani i Milan Topić.



...a treće u Bakru

Međunarodna regata pomorskih učilišta, 24. po redu, održana je 11. 5. 2018. u Bakru. Na regati je sudjelovalo ukupno 6 učilišta i to: iz Italije I.S.I.S. Nautico – Galvani iz Trsta, iz Slovenije GEPŠ Elektro in pomorska šola iz Portoroža, iz Srbije Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju iz Beograda, iz Crne Gore Srednja Pomorska škola iz Kotora i iz Hrvatske Srednja pomorska škola Bakar i Srednja škola Ambroz Haračić iz Malog Lošinja, s tim da je Bakar kao domaćin imao dvije ekipe.

U prvom dijelu natjecanja naši su učenici bili bolji od ekipe iz Slovenije (Portorož) izborivši polufinale zajedno s učilištima iz Kotora i domaćina ekipe Bakar 1. i ekipe Bakar 2. koja je imala izravan prolaz u polufinale kao ekipa domaćin.

U polufinalnoj utrci naši su učenici izgubili od Crne Gore (Kotor) s pet sekundi razlike. Za treće mjesto učenici naše škole su se natjecali protiv ekipe Bakar 2. i osvojili treće mjesto u ukupnom poretku.

Posebno naglašavamo da bez napornog rada i volje svih veslača ne bi bilo uspješnog rezultata. S veslačima su u pratnji bili njihovi nastavnici: Ivan Komadina i Tomica Komadina.



Veslači koji su sudjelovali

Marin Lovrinčić (kormilar), Mateo Marković, Luka Bravarić, Karlo Francišković, Matko Jurković, Roko Krstačić, Nikolina Stupičić, Andrej Salković, Josip Šimičić, David Haluška, Kristijan Čalić i Milan Topić.

[Snimci iz školske arhive](#)

SIJEĆANJA NA PLOVIDBU

Prvi put preko Oceana

Posvećeno uspomeni na moje školske prijatelje, s kojima sam podijelio dio životne plovidbe, a koji sada plove nebesima: Josipu Macanu (1999), Bruni Baniću (2000) i Ratku Galoviću (2017)

Čitam u zadnjem "Moru", prilogu Novog lista o pomorskom gospodarstvu i nautičkom turizmu, o naporima da se subvencijom Ministarstva prometa, pomorstva i infrastrukture financira vježbenički staž pomoraca i na stranim brodovima. To je već godinama nerješiv problem koji budućim pomorcima stvara nemale probleme, jer svi hoće imati gotove ljude i klone se troškova jednogodišnjeg osposobljavanja budućih časnika na brodovima. Udruženje posrednika pri ukrcaju pomoraca CROSMA, na čelu kojeg je Mario Zorović iz Rijeke, stoga godinama ulaže napore u tom smislu kako doći do prvog breveta (ovlaštenja) mladih pomoraca. To me ponukalo da se malo sjetim kako je to osposobljavanje izgledalo u moje vrijeme stjecanja prvog ovlaštenja, u slučaju pomorskog stro-

jara treće klase.

Polazeći Pomorsku školu u Bakru učenici su imali obvezu ispuniti učeničku praksu već nakon prvog završenog razreda. Za mene je to bilo ljeto 1959. godine, kada sam dobio priliku odraditi praksu u Brodogradilištu „Lošinj“ u Malom Lošinju. Tada sam putovao na izvršenje prakse, kao i ostali radnici iz Nerezina, osiguranim plaćenim prijevozom mjesec dana. Po izvršenoj praksi morao sam u školi predati ispunjeni i od Brodogradilišta potvrđeni dnevnik učeničke prakse. Nakon drugog razreda praksa se prenijela na brod, a to je u ljeto 1960. bio parni brod "Čikat" Lošinjske plovidbe. Putovanje je trajalo malo preko mjesec dana, po Sredozemlju, i opet sam morao u školu donijeti dnevnik prakse kao potvrdu prve plovidbe. Imao sam sedamnaest godina i polazio treći razred u Pomorskoj školi u Bakru, koja je predviđala praksu i nakon trećeg razreda. Ovaj put je to putovanje trebalo biti također na brodu, ali s trajanjem od dva mjeseca.

Takve je brodove imala Jugolinija (Jugoslavenska linijska plovidba), pa se naša škola morala prilagoditi dinamici putovanja brodova ovog tada najjačeg broderskog poduzeća u Jugoslaviji. To znači da su određeni učenici koji su skoro mjesec dana prije završetka redovite nastave mogli riješiti svoj razredni uspjeh za tu školsku godinu. Tako je iz bakarske škole krenula na praksu na motorni brod "Srbiju", koja je obavljala redovnu prugu iz Rijeke prema Sjevernoj Americi, oveća grupa učenika, pet brodstrojara i osam nautičara.

Ukrcan sam, prema pomorskoj knji-



žici, 20. svibnja 1961. godine. "Srbija" je bio brod nosivosti 9.600 mt, a izgrađen u Nizozemskoj 1949., te pripao jugoslavenskoj trgovačkoj mornarici na račun reparacija nacističke Njemačke za nanesenu ratnu štetu. Imao je 9-cilindrični dizel motor "Sulzer" od 5.758 KS. Dužina ovog broda preko svega mu je bila 145,2 metra, a širina 18,5 metara. Sa samaricama za ukrcaj i iskrcaj na dva jarbola mogla su se puniti/prazniti četiri skladišta, a zapovjednički most s kabinama za posadu bio je na sredini broda. Zanimljivo je da je imao 44 ležaja za putnike u pramčanom dijelu broda. Upravo u tim kabinama smjestili smo se po četvorica učenika zajedno.

S danom ukrcanja počeo sam voditi dnevne bilješke tako da imam nešto sačuvano od zaborava. Znači, smjestili smo se u kabini br. 11, tri nautičara:

Ivan Đani Kučić iz creske Martinjšćice, Anton Tone Peruško iz Peruški, te Ivan Gortan iz Kaštelira, i ja kao je-



dini brodstrojar. Tako je bilo do New Yorka, a onda na povratku, putnici su zauzeli putničke kabine, a za osmoricu učenika trebalo je improvizirati ležaje u zajedničkoj prostoriji posade za odmor – tzv. crvenom kutiću.

Krenuli smo iz Rijeke 21. svibnja 1961. godine i otplovili prema Genovi.

Moji ostali kolege strojari bili su Bruno Banić iz Predošćice, Bruno Višković iz Županeti, u Labinštini, Ratiimir Galović iz Zagorja kod Brseča i Josip Jožić Macan iz Krasice. Ja sam na početku plovidbe bio na straži s prvim časnikom, Banić i Višković su radili s mehaničarom, a Galović i Macan s električarom. Tijekom putovanja smo se mijenjali, a u luci smo svi radili od 8 do 12 i od 13 do 17 sati. Nekad se radilo i izvanredno, a nekad je i more škodilo pa smo болоvali. Iako smo se u Genovi kratko zadržali, uspjela je mene moja nekadašnja školska kolegica Catia Camalich, koja je ovdje studirala, provesti kroz ovaj stari pomorski grad, pa sam tako obišao najvažnije povijesne dijelove.

Iz Genove smo 26. svibnja krenuli ravno za New York. Zapovjednik broda bio je kap. d. pl. Jure Suzanić iz Kostrene, koji je kasnije opisao i ovo putovanje u knjizi „Odrezane stranice“, objavljenoj 1977. godine. Suzanić tako piše: „Oluja je naletjela sa sjeverozapada u bok, čim smo pod Svetim Vincantom ušli u ocean. Brodovi za Europu zaobilazili su ovaj rt i izbjegavali one iz protivnog smjera, pa smo i jedne i

druge pustili po strani, slobodni od svih. Nitko nije nastavljao na jug, za Južnu Ameriku ili Kanarske otoke. Sa sjevera svi su se upravljali na Gibraltar, pritišćući druge uz portugalsku obalu. Zato smo se i držali vani.

U tih nekoliko dana nevremena stradali su daci (to smo bili mi, op. J.S.), putnici i liječnik. Izmiješalo ih i od njih nikakve koristi. 31. svibnja zabilježeno je u brodski dnevnik:

Pregledava se oprema za ukrcaj i skrcaj. Preko cijelog dana i noći teška oluja u bok, pa brod gadno valja, a valovi nasrću preko ograde i ruše se po palubi. Ventilatori skinuti. Putnici bolesni. Brod sporo napreduje, škripi i trese se. Napunili 1000 tona mora u deep tank radi veće sigurnosti. Kontrolom stonova nalazi ih se u mokrom stanju, pa se povremeno crpi strojnim sisaljka.

Poslije Azorskih otoka, prema sredini oceana vrijeme se popravilo“.

Isti dan u svojem sam dnevniku zabilježio: „Pod provom je bilo sve porazbacano, kakve li su to putničke kabine?!“ Slijede izvadci iz dnevnika.

Nakon 14 dana neprekidne plovidbe stigli smo u petak 9. lipnja u New York i privezali se uz „jugoslavenski gat“ (Columbia wharf u Brooklynu). Od 8 do 11 sati malo sam radio. Gledao sam najprije pristajanje, a onda sam otišao na snimanje i davanje otisaka prstiju. Tako je prošlo jutro, da bi prije poslijepodnevnog rada dobio carinsku (policijsku) dozvolu za izlaz.

U međuvremenu je došao na brod

barba Alviž Sokolić Bobarov iz Peščina (u Nerezinama, sin sestre mog djeda iz Sv. Jakova, Luija) koji me je pozvao da provedem nedjelju s njegovom obitelji. „Prvi“ je to dozvolio. Najbliža postaja podzemne željeznice bila je Smith 9 Sts, odakle smo brzo stigli do Astorije u Queensu gdje je moj rođak imao kuću u kojoj je stanovala i kćer Rikardina s obitelji. Sljedeće dane je mene i mog drugog rođaka Franka Žuklića iz Halmaca u Nerezinama, Alviž proveo po New Yorku posjetivši velik i zanimljiv Museum of Natural history (Prirodoslovni muzej) na Central Parku, pa središnju ulicu ovog grada Petu aveniju. Tu smo posjetili Rockefeller centar, popeli se na onda najviši nebotički Empire State Building, ušli u crkvu Svetog Patrika i stigli sve do zgrade Ujedinjenih naroda na East Riveru. To je za mene bilo jedinstveno i neponovljivo iskustvo u mojim mladim godinama, te sam tako upoznao dio Novog svijeta koji je postao novi dom mnogim našim otočanima.

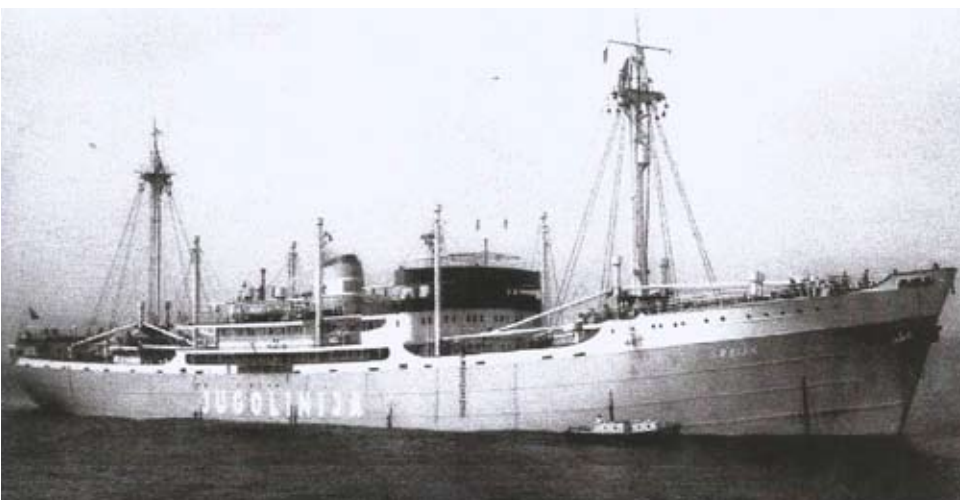
Radovi na brodu sastojali su se sljedećih dana uglavnom u čišćenju cilindara glavnog motora, posebice ispiernih stanica glavnog motora.

Iz New Yorka smo otplovili za Philadelphia, Baltimore i Norfolk, da bi se 18. lipnja ponovno vratili u New York. Putnici su zauzeli sve kabine na pramcu, pa je nama osmoricu „spitfajera“ organizirano spavanje u crvenom kutiću. Ja sam bio jedini brodstrojar među sedam nautičara čija sam imena zapisao: Ivan Kučić, Ivan Gortan, Anton Peruško, Ante Tomljenović, Željko Ivančić, Igor Žiganto i Ivan Kregar. Prvu noć smo kasno zaspali, raznim zafrkancijama nikad kraja. Ipak smo se ubrzo privikli i na taj režim zajedničkog dijeljenja prostora za spavanje. Iznad nas je bila kabina zapovjednika koji je zapisao:

„Iz New Yorka smo otpremljeni u Norfolk na krcanje ugljena za Veneciju. Putnici nam ispuniše svaku kabinu.

Ljeto. Vruće!

J. Sokolić
nastavak na str. 29.



PIŠE: BORIS RUKONIĆ

Brodski balast - planom upravljanja do čistijeg mora

Zakonskim regulativama spriječiti veće zagađenje mora

Veliki je napredak učinjen po pitanju zaštite mora posljednjih godina, što je izuzetno važno imajući u vidu koliko je porastom tehnologije i prijevoza ono postalo zagađeno. Čovjek - okrenut materijalnim vrijednostima, sve manje živi u skladu s prirodom, nego je najčešće s njom u sukobu. More je jedinstveni prirodni resurs i dobro je da se je međunarodnim konvencijama pristupilo smanjenju njegovog zagađenja prije nego postane kasno. To je naročito važno za nas koji živimo na otoku, jer more nije smijemo samo dio turističke ponude, već vrlo važan resurs koji je othranio nebrojene generacije. Zato ga moramo čuvati.

U svijetu već niz godina postoji svijest o značaju zdravog i nezagađenog mora za život ne samo ljudi, nego i cijele biosfere. Zbog toga – u pravilu potaknuto katastrofama, pristupilo se izradi pravila i propisa obuhvaćenih konvencijama, a prva je za pomorstvo važna MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) koja je stupila na snagu 1973. godine i nadograđivana sa ukupno 6 aneksa. Poticaj je bila nesreća tankera „Torrey Canyon“ 1967. godine, kada je u more nakon brodoloma iscurilo ukupno 120.000 tona sirove nafte i uzrokovalo do tada neviđeno onečišćenje obale Sjeverne Evrope i Britanije. Konvencija danas obuhvaća gotovo sve rizike zagađenja koje mogu uzrokovati brodovi, pa je tako postepenom nadogradnjom postigla svrhu i uvelike reducirala zagađenje – barem sa brodova.

Aneks I (1983) regulira prevenciju



Ples porodice delfina ispred pramca broda koji plovi Sredozemnim morem

zagađenje mora uljem

Aneks II (ista godina) govori o sprječavanju zagađenja mora otrovnim tekućim tvarima

Aneks III (1992) – sprječavanje zagađenja mora štetnim tvarima koje se prevoze u pakiranom stanju

Aneks IV (2003) – prevencija zagađenja mora otpadnim vodama

Aneks V (1988) – kontrola zagađivanja mora smećem sa brodova

Aneks VI (2005) – regulacija zagađivanja zraka sa brodova

Međutim, to nije bilo dovoljno jer se uvidjelo da brodovi bez tereta u plovidbi između luka i moraju koristiti balast, morska voda koja je u tanko-

ve u tu svrhu ukrcana na često vrlo udaljenom području nerijetko sadrži organizme i talog koji mogu narušiti ekološku ravnotežu prostora u koji se balast izbacuje kod ukrcanja tereta. Na taj su način ugroženi osjetljivi eko sistemi na mnogo mjesta. Poznat je slučaj Crnog mora, gdje je riba gotovo nestala zbog jedne vrste organizama koji se hrane ribljim mrijestom. I u Jadranu su zapažene slične pojave, kao što su mrtve zone koje je naselila alga *Taxifo-*



Snimio: Anton Vunić

lia *Caulerpa* i *Taxifolia Racemosa*. Sve su to vrste organizama koje na novom području nemaju prirodnih neprijatelja koji inače reguliraju njihovo širenje. Priroda se na svoj način prilagođava, ali je za to potrebno vrijeme. Štoviše, balastnom vodom mogu se prenijeti i neke patogene bakterije kao potencijalnih uzročnika zaraze.

Kako bi se takve loše posljedice barem za budućnost mogle kontrolirati, IMO je 2004. pripremio Konvenciju o upravljanju balastnim vodama (Ballast Water Management Convention), koja je stupila na snagu 08. rujna 2017. godine. Ona se odnosi na sve brodove koje koriste balast i propisuje način kako bi se smanjio rizik invazije stranih organizama i patogena, naročito u zatvorene eko-sisteme kao što je Mediteran, a pogotovo Jadran. Balastne vode prije ispuštanja potrebno je tretirati tako da se neutraliziraju ili uklone svi organizmi koje se mogu u njima nalaziti. Brodovi su dužni imati dokumentirani program upravljanja balastnim vodama:

Plan upravljanja balastnim vodama, specifičan za svaki brod. U njemu je razrađen opis postupaka neophodnih za pravilno postupanje sa balastom

Dnevnik upravljanja balastom, kojim se dokumentiraju sve aktivnosti s time povezane

Međunarodnu Svjedodžbu o upravljanju balastnim vodama, koja potvrđuje da je brod usklađen sa standardima Konvencije

Standardi koje Konvencija spominje nose oznake D-1 i D-2. Prvi nalaže da se balast mora mijenjati na otvorenom moru, najmanje 200 NM daleko od obale i da je dubina minimalno 200 m. Time se smanjuje broj štetnih organizama, ali ih se ne uklanja u potpunosti jer predviđa da se tako izmijeni 95 % ukupnog volumena balasta, jer neizbježno mali dio ostane u tankovima.

D-2 standard odnosi se za sada samo na nove brodove, čija je izgradnja započela nakon stupanja Konvencije na snagu i moraju biti opremljeni postrojenjem za tretiranje balasta. Brodovi izgrađeni ranije za sada primjenjuju D.1 standard, tako da će s vremenom svi brodovi imati odgovarajuću opremu, kako oni stariji budu nestajali. Prema tom standardu zadani su slijedeći kriteriji:

Manje od 10 organizama po m³ veličine veće ili jednake 50 μm

Manje od 10 organizama po ml ve-

ličine 10 do 50 μm

Manje od 1 jedinice formativne kolonije (cfu) na 100 ml vibriona kolere

Manje od 250 cfu na 100 ml *Escherichie coli*

Manje od 100 cfu na 100 ml crijevnog *Enterococca*

Brodovi će biti podvrgnuti učestalijoj provjeri da li je standard poštovan pregledavanjem uzoraka, kao i kod godišnjih pregleda klasifikacijskih zavoda koji mu izdaju svjedodžbe.

Do sada, zemalja potpisnica Konvencije ima 54. SAD nije potpisnica, jer ima implementirane još restriktivnije mjere zaštite vlastitog akvatorija. S vremenom Konvenciji će sigurno pristupiti i druge države, jer je očuvanje zdravog mora postalo izuzetno važno, a i svatko pojedinačno može tome doprinijeti odnoseći se odgovorno prema tvarima koje su se do sada u more bacale bez razmišljanja.

Nadalje, ozbiljno se počelo pristupati problemu plastične mase akumulirane u svjetskim morima. Pod utjecajem morskih struja, u oceanima se plastika formira u neku vrstu ogromnih otoka ispod morske površine. Tijekom spore razgradnje raspada se na male čestice i ulazi u hranidbeni lanac morskih stvorenja, te ih time truje a nerijetko dolazi i do ljudi sa zatrovanom konzumnom ribom. Količina plastike koja godišnje dospijeva u more procjenjuje se na 8 milijuna tona, pa je taj problem postaknuo i IMO na djelovanje. 29 – 31. svibnja ove godine formirana je ad hoc ekspertna grupa u Nairobiju, čiji je zadatak izrada plana za kontrolu i ove vrste zagađenja.

Dakle, more je resurs koji svi moramo ozbiljno shvatiti i čuvati ga, jer bi u suprotnom posljedice bile nesagledive – naročito u zatvorenim morima kao što je Jadran. Osigurajmo i našoj djeci uživanje u plavom i čistom moru i ponašajmo se odgovorno prema onome čime nas je priroda nagradila.

B.Rukonić

IZ BORBE POMORACA I POMORSKIH LUKA PROTIV ZARAZNIH BOLESTI.

Lazareti Lošinja



Zemljovid Malog Lošinja gdje se vide sva tri lazareta pod imenom „sanität“ oko 1875. godine

Protuepidemijska mjera kojom se na određeno vrijeme (vrijeme inkubacije), izolira i nadzire brodska posada, teret ili brod u cjelini radi zaštite od opasnih zaraznih bolesti naziva se karantena. U međunarodnom pomorskom prometu karantena je normirana Međunarodnim sanitarnim pravilnikom. Prvotno je trajala 40 dana (quaranta), poslije 30 dana, a danas: za kugu 6, koleru 5, velike boginje 14, pjegavac 14, povratnu groznicu 8 i žutu groznicu 6 dana (karantenske bolesti). Dok traje karantena zabranjen je svaki nekontrolirani kontakt osoba u karanteni s

okolinom. U karanteni se provode, kao protuepidemijske mjere, vakcinacija, dezinfekcija, dezinfekcija, deratizacija i bolnička izolacija.

Primorski gradovi u Sredozemlju već su u 14. st. poduzimali protuepidemijske mjere. Izolacija posada brodova sumnjivih zbog kuge (lepre) se provodila u leprozorijima – lazaretima (po rimskoj bolnici za kužne bolesti Sv. Lazar). Već prema političkoj i trgovačkoj situaciji pojedine luke određivale su trajanje karantene za brodove od 7 do 100 dana.

Tako su i naši lučki i pomorski gradovi izgradili lazarete. Cres je sačuvao lazaret uredivši ga danas u gradsku knjižnicu. Mali Lošinj je imao tri lazareta, jednog u uvali sv. Martin, drugi u uvali Čikat a treći pri ondašnjoj (sada napuštenoj) Lučkoj kapetaniji u uvali Malog Lošinja. Prvi je srušen, a drugi i je pretvoren u stambeni objekt. U drugoj polovici 19. stoljeća osobito je Mali Lošinj imao veliku flotu jedrenjaka duge plovidbe, pa je bilo potrebno povremeno provoditi mjere protiv širenja kužnih bolesti.



Snimak pozlaćenog križa koji je pohranjen kod Milosrdnih sestara sv. Križa

Iz tog razdoblja sačuvan je zapis o hrabrosti jedne osobe, časne sestre Milosrdnih sestara sv. Križa koje su od 1885. godine djelovale na Lošinj. Čitamo iz kronike ove zajednice sestara:

„Mali Lošinj je bio lučki grad pa su često izbijale razne epidemije. Dokumentacija u provincijalnoj kući bilježi junačku požrtvovnost sestre Alojzije Varga koja je tri mjeseca provela u karanteni dvoreći bolesnike oboljele od kolere. Nitko se nije odvažio na taj korak, osim jedne redovnice. Ona je spremno preuzela na sebe i najniže poslove, kako nitko drugi ne bi morao u izolaciju, jer je postojala opasnost da i sam oboli. Nakon duga tri mjeseca vratila se sestra Alojzija iz karantene. Cijeli grad je izišao na ulice kako bi dočekao hrabru sestru. Mjesto je bilo okićeno zastavama, sva su zvona zvonila. Začudeno se pitala s. Alojzija kakva je to slava u gradu? Tek pred slavolukom koji je bio podignut njoj u čast i gdje ju je dočekalo gradsko poglavarstvo i svećenstvo, shvatila je da je taj svečani doček priređen njoj u čast. Za svoju požrtvovnu službu dobila je priznanje i pozlaćeni križ, s natpisom: „A Suor Luigia La Città di Lussinpiccolo, 1897.“

Zasigurno je bilo još sličnih primjera koje bi bilo dobro zabilježiti, jer čine zaokruženu sliku pomorskog života naših otočana.

Priradio J.S.



„Sanität“ (karantena) u lučici Sv. Martin Snimio: A. Vunić

U RIJEČI I SLICI BY A. VUNIĆ

Klubska događanja

Zorović o mogućnostima zapošljavanja pomoraca

U organizaciji ovdašnjeg Kluba pomoraca, u palači "Fritzi" u Malom Lošinj predavanje o položaju hrvatskih pomoraca na svjetskom tržištu održao je Mario Zorović. Zorović je okupljenima govorio o načinu stjecanja kvalifikacija u pomorstvu, o brojčanim pokazateljima stanja hrvatskog pomorstva u domaćim i stranim kompanijama, mogućnostima zarade, te prednostima i manama tog poziva, kao i o smjere-



vima u kojima bi se pomorski posao u budućnosti mogao razvijati.

O mnogočemu još pogledati razgovor na str. 32-33.



Ljetna događanja na rivi nemogu proći bez neizbježne nauke o čvorovima za koju se zanimaju sve generacije domaćih i stranih posjetitelja.



Višegodišnje klubsko druženje u augustu okupilo je znatan broj sudionika, članova Kluba. Time je opravdana ideja okupljanja u jeku turističke sezone.



U organizaciji Jedriličarskog kluba "Jugo", održana je škola vezivanja čvorova za članove, u našim klubskim prostorijama. Uvijek dostupni za suradnju!



Mali Lošinj, 7.9.2017. Višegodišnji suradnik prof. Ferdinand Trenc, održao je predavanje u Muzeju Apoksiomena na temu: "Jedrenjaci sj. Jadrana iz perspektive broda maketara uz kratki osvrt na štetne misije brodskih pogonskih strojeva.

sa str. 25

Generalni teret za osam luka do Rijeke slagao se prema rasporedu, a na palubu smo ukrcali dva velika autobusa i neke strojeve.

Sedmorica putnika se iskrkala u Casablanci, a u Tangeru daljnjih šesnaest.

U ispražnjene kabine ukrcali smo putnike za Italiju i Jadran.

Nisam imao sreće da s tim brodom učinim još jednom putovanje kako sam zamolio. Bez uspjeha. Trebalo je neko me dati mjesto."

Na putovanju iz New Yorka natrag u Europu vrijeme je bilo lijepo a nas, đake na praksi, rasporedilo je u „bijelo osoblje“. Tako smo asistirali kuharima i konobarima koji su s putnicima imali pune ruke posla. Ja sam konobario jedan dio putovanja, i to je bio dio brodske prakse. Sve je to trebalo upisati u dnevnik prakse koji ćemo kasnije predati u školi. Neobično mi je žao što nisam kasnije zatražio da mi se dnevnik vrati, međutim kad sam se toga sjetio, više mojih zapisa nije bilo u školi.

Na ondašnji Dan borca, 4. srpnja stigli smo u Casablancu, pa sam bio slobodan i mogao izaći u grad. Čak se odigrala i nogometna utakmica između „starih“ i „mladih“ članova posade.

Od 8. do 31. srpnja te 1961. godine pristali smo u Gibraltar, Genovi, Napulju, Trstu, Margheri (kod Venecije), Splitu i Rijeci, gdje sam se iskrcao.

Prošla su dva i pol mjeseca plovidbe na tom brodu, dovoljno vremena za nova i dragocjena iskustva, i za ispunjenje onda obavezne školske prakse.

P.S. Slučaj je htio da sam se pred m/b "Srbijom" slikao tek dvadeset godina kasnije, kada je stigao u rasporedu u malološinjnsko brodogradilište prije odlaska u rezalište "Sv. Kajo" u Solinu. Nakon 32 godine plovidbe, ovaj brod šalje sirenom posljednji pozdrav na odlasku iz Malog Lošinja 25. studenog 1981. godine.

Julijano Sokolić

Vremeplov lošinjskog pomorstva (4)

Prije 80 godina

Agostino – Tino Straulino (1914.-2004.) rođen je u Malom Lošinju, na Priku, gdje je završio Nautiku, a nakon toga je polazio Vojnopomorsku akademiju u Livornu, te je tijekom uspješne karijere dostigao čin admiral talijanske ratne mornarice.

Iako je o njemu kao vrsnom jedrilicu mnogo toga znano, ovom se prilikom podsjećamo na njegove prve pobjede koje je postigao još dok je bio stanovnik Malog Lošinja, tj. do Drugog svjetskog rata, dok se otok Lošinj nalazio pod upravom Kraljevine Italije. Nakon 1945. je preselio trajno u Rim, gdje je i umro, ali je prema njegovoj posljednjoj želji pokopan u obiteljskoj grobnici u Malom Lošinju u prosincu 2004. godine.

Već za vrijeme studija na akademiji iskazao se kao odličan poznavatelj jedra i hirova vjetra, te je ubrzo uvršten u reprezentativne vrste tadašnjeg jedrilicarstva Italije. Godine 1938., s 24 godine starosti, postao je dvostruki državni prvak u klasi „6.m. S.I.“, s jedrilicom “Vega II”, gdje su bili s njime još četiri člana posade, a postao je prvak i u klasi “Star” s Trščaninom Luigijem De Manincorom na regati

Augustino Straulino stalno pod jedrima



u Livornu, s jedrilicom “Polluce”. To je bio i razlog što je zastupao boje Italije na prvenstvu Europe u Kielu, u Njemačkoj, gdje je s jedrilicom “Polluce” i flokistom Nicom Rodeom, također rođenim Lošinjaninom, pobijedio u svom prvom nastupu u nadmetanju s ostalim jedrilicarima Starog kontinenta u klasi “Star”, klasi koja će mu ostati najdraža i najuspješnija.

Prije 120 godina

U Raku, u Istri, rođen je 28. rujna 1898. godine Mijo Mirković, ekonomist, pisac i pjesnik (pod pseudonimom Mate Balota). Bio je sveučilišni profesor u Zagrebu, te redoviti član i tajnik JAZU. Dio bogatog stvaralaštva iz područja ekonomike i književnosti posvetio je Lošinju, Susku i Unijama. Ovdje ćemo reći nekoliko riječi o njegovom znanstvenom prikazu lošinjskog brodarstva na jedra, koji je zauzeo više stranica njegovog udžbenika “Ekonomska historija Jugoslavije”, kao svojevrsnog fenomena (Zvane Črnja bi rekao – čuda!) gospodarskog uspjeha jednog malog i kamenitog, bezvodnog jadranskog otoka.

Navodeći višeslojne podatke o uspješnosti Lošinjana u brodarstvu i brodogradnji, koji su Mali Lošinj uzdigli među najuspješnija jadranska mjesta, posebice u drugoj polovici 19. stoljeća, kada se ravnopravno nosio s Trstom i Rijekom, čemu su prvenstveno pridonijeli kvalitetni ljudi. Stoga je najbolje njega neposredno citirati:

“U ovome upravo blistavom usponu Lošinja u pomorskoj plovidbi i brodogradnji, izrazile su se pomorsko-plovidbene, organizacijsko-trgovačke i prerađivačko-tehničke sposobnosti

Lošinjana, kao i izvanredna snalažljivost u krizama i sposobnosti prilagođavanja, tako da su mogli prebroditi krizu



Mijo Mirković - Mate Balota

jedrenjaka, prijeći na parobrodarstvo i u brodogradnji na konstrukciju onih tipova malih obalnih parobroda, kakvi su prometu trebali...

Ipak ostaje u tome usponu mnogo subjektivnoga: kvalitete ljudi, i to baš one kvalitete, koje uspjevaju u kapitalističkom razvitku 19. stoljeća i koje u tome razvitku nalaze uvjeta za uspjeh i uspon: individualna inicijativnost u osnivanju poduzeća i iskorištenje uvjeta, koji osiguravaju poslovni uspjeh, ovladavanje proizvodnom tehnikom i prilagođavanje tehnike stvarnim potrebama i nužnosti, ovladavanje brodom u plovidbi i brodskim poslom, sigurnost građevinskog, plovidbenog i komercijalnog osjećaja, pravilan odnos prema svim ljudima, s kojima se radi prema svojim i prema tuđima.”

Veoma poučno, vječno naravoučeni-je, za poticanje voljnih i ambicioznih.

j.s.

PIŠE DINKO ZOROVIĆ-ETO

O mjernim jedinicama

Ima mnogo viceva o tome „što nekoga nervira“ (no ovo je ozbiljan list da te i napišem, pa ću nastaviti u ozbiljnom tonu). Mene pak „nerviraju“ neispravno javno napisane mjerne jedinice. Evo samo dva primjera: Lučka uprava je u Osoru postavila vrlo lijepu informativnu tablu. Tu su označeni komunalni i ostali vezovi na prekrasnim nacrtima i više drugih korisnih informacija. Za najveću dozvoljenu brzinu napisano je 2NM, što je pogrešna oznaka. Uz groblje na Susku postavljena je informativna oznaka za udaljenost do crkve Sv. Andrije u vremenu pješaćenja. Piše tamo: 15'. I doista se to čita: petnaest minuta. Pravo bogatstvo ovakvih oznaka postoji u autokampu Baldarin, njih 5 – 6. Samo što oznaka „‘“ nije za minute u trajanju – već minute kuta. To je isto tako kao kada ja suprugu poslije večere zamolim da mi dade jabuku (a ja mislim na jabuku koju ću pojesti) da ona meni ponudi Jabuku – vulkanski otočić na sredini Jadrana. Hvala lijepo, otočić ne jedem. A zovu se jednako. Pa evo da o tome nešto napišem.

Mjerne jedinice se dijele u OSNOVNE, i na prvom mjestu je jedinica za duljinu metar/metre. Mnogo je bilo do sada definicija metra. U Francuskoj za vrijeme Revolucije, 1793., odlučili su da metar bude 1/1000000 dio meridijana kroz Pariz2 od ekvatora do pola. U Osnovnoj školi u Nerezinama su me učili da je metar četrdeset-milijunti dio ekvatora. Kasnije su me učili da je metar razmak između dvije oznake na „prametu“ koji se čuva u Uredu za mjere i utege u Sevresu, kraj Pariza; još kasnije da je to suma određenog broja valnih dužina zračenja tog i tog elementa; i konačno, valjda zadnje za mene, da je metar put kojeg svjetlost prevali u vakumu za toliko i toliko vremena. I prihvaćena je oznaka m.

Druga jedinica je ona za masu i nazvana je kilogram sa oznakom kg. Jedinaka je po masi kilogramu koji se čuva u Sevresu. Usporedi li se sa vodom, odgovara približno masi 1,000028 dm³ vode.

Treća osnovna jedinica je za vrijeme i nazvana je sekunda/second, oznaka s. Po definiciji je zbroj izvjesnog broja perioda radijacije određenog elementa.

Nadalje postoje DOPUŠTENE JEDINICE IZVAN SI-SUSTAVA. Navest ću samo neke, često korištene u pomorstvu kao što su:

Za duljinu: morska milja/nautical

mile koja iznosi 1852m. Sve se češće iz imena izbacuje „morska“ i „nautical“ te koristi samo naziv „milja“. Nema propisani simbol, no sve više je u upotrebi M. Taj simbol malo smeta jer je isti za „mega“, milijun, no tko je savršen?

Za vrijeme dan, oznaka d; sat, oznaka h i minuta, oznaka min. Treba razlikovati:

a) vrijeme trenutka koje se uobičajeno piše: 05:45:14, što znači da se nešto desilo u 5 sati, 45 minuta i 14 sekundi. Ukoliko se zahtjeva još veća preciznost, na primjer i 24 stotinke sekunde, nije dozvoljeno pisati: 05:45:14,24 jer se mijesha seksagezimalni sustav (višeputnik 60) sa decimalnim (višeputnik 10) što je izrazito zabranjeno. Tada treba gornji trenutak napisati u satima sa decimalama, kao: 05,753955555...

b) vrijeme u trajanju; na primjer ako je putovanje broda trajalo je 8 dana, 21 sat, 14 minuta i 34 sekunde napisat će se: 8d21h14min34s. Ako je neki događaj trajao duže, koji mjesec ili godina, potrebno je sve svesti na dane. I ovdje vrijedi da ako se želi opisati trajanje nekog događaja sa većom preciznošću od sekunde, potrebno je to napisati u decimalama dana.

Za brzinu: čvor/knot, oznake čv/knot dimenzije „M h⁻¹“;

Za masu: tona, oznake t; gram, oznaka g i karat bez definirane ozna-

ke no predlaže se kt i iznosi 0,0002kg. Nekada se pod „karatom“ podrazumijevala i 1/24 vrijednosti broda.

Za volumen tekućina i plinova: litra koji za pojedine tvari ne odgovara 1dm³. Tako na primjer za vodu iznosi 1,000028dm³.

Za tlak: dopušteno je koristiti bar koji iznosi 100000Pa.

Za energiju: kalorija, oznaka cal koja pri 15°C iznosi približno 4,1855 džula.

Za snagu se nekada koristila konjska snaga/horsepower oznake KS/HP. Jedna konjska snaga iznosi 0,735Kw, odnosno jedan kilovat iznosi 1,36 konjskih snaga.

Za kutove u ravnini: radijan/radian oznaka koja se preporuča je rad. Međutim dozvoljeno je koristiti i stupanj, oznaka „°“ što je 360 dio punog kruga (odnosno $\pi/180$ rad); minuta, oznaka „‘“ što je 60-dio stupnja i sekunda, oznaka „‘‘“ što je 60-ti dio minute. Sa ne prevelikom greškom, u pomorstvu se udaljenost milja (1852m) na pomorskim kartama poistovjećuje sa jednom „minutom“ meridijana. Prema tome jedna „sekunda“ bi iznosila 30,87m. Kako su već prvi GPS-ovi bili daleko precizniji, to se pokušalo uvesti terciju/tertia, oznaka „‘‘‘“ koja iznosi približno 0,51m. Međutim geodetski GPS-ovi su još precizniji, a pojavit će se ubuduće i drugi sustavi, pa da se pojednostavne računati i pisanje počelo se sve češće pisati u „stupnjevim“ sa decimalama, na primjer pozicija jugozapadnog ugla moje kuće u Nerezinama ima koordinate: $\varphi = 44,65698^\circ$; $\lambda = 14,39731^\circ$. Naravno da se preciznijim mjerenjima mogu nizati decimale dalje. No apsolutno je zabranjeno pisanje, na primjer za ugao moje kuće: $\varphi = 44^\circ 39,42'$ – jer se seksagezimalni i decimalni sustav ne smiju zajedno upotrebljavati. Nažalost još i danas tako pišu, pogrešno, mnogi Nautički godišnjaci.

Ovime apeliram da bar mi nastojimo što više ubuduće koristiti prave jedinice i ispravne oznake i da nastojimo i druge upućivati na njihovu pravilnu upotrebu.

d.z.e.

RAZGOVOR S POVODOM

Zapošljavanje pomoraca

U ovom broju "Pomorca" naš je sugovornik Mario Zorović, predsjednik Hrvatskog udruženja posrednika u zapošljavanju pomoraca (CROSMA).



Kako radi Hrvatsko udruženje posrednika u zapošljavanju pomoraca?

U Hrvatskoj postoji 45 licenciranih agencija. To moraju biti firme, koje moraju ispunjavati određene zahtjeve da bi dobile licence za rad - odgovorno osoblje mora imati iskustvo u pomorstvu, ISO-standarde i mnoge druge uvjete propisane Pravilnikom o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca, a kojeg donosi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a sve zbog zaštite i sigurnosti pomoraca i uređenja tog dijela pomorske industrije. Svi posrednici tj. agencije podložne su inspekcijama Ministarstva. Od 45 agencija, aktivne su 32, a od toga je u udruzi njih 25. Trenutno posređujemo u zapošljavanju oko osam tisuća pomoraca od ukupno 16 tisuća pomoraca koji rade u internacionalnim vodama, što je polovica svih pomoraca u državi, a dvostruko veći broj od onoga što zapošljavaju svi domaći brodari.

Kako radi i koji su kapaciteti "Zorović Maritime Services"?

Kako sam Lošinjan "na privremenom radu u Rijeci" - preko dvadeset godina, za mene znaju svi koji su s otoka, a vezani su za more. Kruži šala da kod nas dolaze u ured s rečenicom "Dobar dan, ja sam iz Lošinja", smatrajući da time imaju prednost, što je i istina, a imamo i dobar odnos sa srednjom školom koju sam završio, odnosno s profesorima s kojima komuniciramo i dobijemo informacije iz prve ruke o tome kakvi su učenici i koliko su vrijedni i pristojni. Trenutno su preko nas stalno zaposlena 44 pomorca s Lošinja.

Jedan od izazova nam je to što brodari preferiraju ljudev, vježbenike (kadete) koji već imaju završen fakultet, zato što ne moraju prekidati karijere, već kontinuirano rade od statusa kadeta do zapovjednika ili upravitelja. Zato je nama puno lakše plasirati nekoga tko ima završenu višu pomorsku školu. S druge strane, nekome je odlazak na

školovanje problem iz ovog ili onoga razloga, nekad financije, neke još puca mladost-ludost pa im je teško učiti, a neki žele probati ploviti i vidjeti je li to nešto što žele izabrati za svoju profesiju ili ne. S tim razlozima nastojimo progurati i kandidate sa završenom samo srednjom školom na prvi ukrcaj. I da ne zaboravim, ima sve više djevojaka koje se odlučuju za ovaj poziv i vrlo su dobrodošle i konkurentne. Danas postoji mogućnost pohađanja posebnog programa za obrazovanje pomoraca tzv. "ubrzane" više pomorske, gdje se s kursom od 750 sati i adekvatnim ispitom, a sve u skladu s međunarodnom STCW-konvencijom, može dobiti zvanje zapovjednika ili upravitelja - istina ne i akademski stupanj, ali dovoljno za najveća zvanja na brodovima.

Mi radimo uglavnom za strane brodarkare, ali i za "Uljanik" iz Pule, kompletan "crew management" za njihove tankere. U uredu agencije stalno je zaposleno 28 ljudi, zapošljavamo oko 1300 pomoraca na desetak brodara. Cijeli je spektar usluga koje nudimo, "od igle do lokomotive", kako se kaže - kompletne kadrovske usluge za brodarkare od pronalaska posade, obrazovanja, putovanja, smjena i planiranja, do obračuna plaća i svih ostalih tekućih izazova na dnevnoj bazi.

Osim pomoraca zapošljavamo i inženjere brodogradnje - one koji završe Tehnički fakultet, koji rade po škverovima, nažalost van Hrvatske, u Koreji i Kini. Uredi su nam u Riječkom nebotičaru na desetom i jedanaestom katu, sveukupne površine 500 m², dakle lokacija ne može biti bolja. Na desetom katu imamo 250 m² trening-centra s četiri kompletno opremljene učionice i dodatnom tehničkom opremom za trening. Pružamo uslugu četrdesetak

različitih kurseva, treninga, i STCW i drugih. Imamo stalno zaposlene predavače, četiri čovjeka i to su sve bivši pomorci.

Što je s državnim stimulacijama za zapošljavanje kadeta?

U Hrvatskoj je godišnje na raspolaganju petsto potencijalnih kadeta, od čega sedamdesetak posto onih koji završe fakultet i tridesetak posto onih koji kreću na brod iz srednje škole. Od toga je oko 250 za palubu, 150 za stroj i stotinjak električara. Međunarodno tržište je uvijek forsiralo gotov kadar iz Hrvatske - zapovjednike, upravitelje, prve časnike itd., a godinama je najveći izazov bio plasirati što više vježbenika. Znao sam da bez mladog naraštaja propada cijela industrija i najviše energije i truda sam ulagao forsirajući njihovo zapošljavanje koliko god sam mogao. Naši pomorci su u principu lojalni i ne mijenjaju poslodavca brodarka za šaku dolara. Jednom kada krenu s brodom koji ih ukrcavaju kao mladog kadeta, najčešće tu ostaju dugi niz godina. I takvi pomorci su obično i najkvalitetniji. Jako sam ponosan na činjenicu da naša firma zapošljava daleko najveći broj kadeta u Hrvatskoj, trenutno gotovo stotinu. Ohrabruje to što u zadnjih godinu dana vidimo pozitivan trend, kao da se brodarki vraćaju s azijskog tržišta i uzimaju sve više naših studenata. Razlog je povećana potražnja za tim kadrom u zadnjih desetak godina, a što je dovelo neminovno i do povećanja njihovih plaća, pa se razlika u trošku između Azijaca, Indijaca i Europljana smanjila, ne do razine istoga, ali je si-

gurno puno manja no što je to bilo prije. Neki brodarki se vraćaju u Europu i nadajmo se da će se taj trend i nastaviti. Izuzetno je bitno to što se Ministarstvo mora odlučiti subvencionirati i kadete koji se zapošljavaju i preko nas posrednika, a ne samo one koji se ukrcavaju pri domaćim brodarkama. Uspjeli smo ih uvjeriti da ne pomažu strane brodarkare, već svoje mlade pomorce u koje ionako puno ulažu tijekom školovanja i time smanjuju nezaposlenost.

Koliko pomorci donose državnom budžetu i što imaju od toga?

Od ukupno zaposlenog stanovništva Hrvatske, pomorci čine 1,5 posto, što je velik broj. Drugo, pomorci trenutno donose u Hrvatsku preko milijardu eura godišnje. Ovdje ih troše, ovdje kupuju i tako pomažu gospodarstvo u cjelini. Dalje, nema aviona koji polijeće iz Hrvatske, a da u njemu nema pomoraca. Mnogi imaju neposredne koristi – škole, javna uprava, prijevoznici, hoteli, doktori, mi u agencijama itd, a posredno pak cijelo gospodarstvo. Jer ipak pomorci žive boljim standardom i više troše. Ova grana industrije jako pridonosi gospodarskom razvitku, pogotovo u situaciji kada osim turizma, nemamo baš puno toga za hvalu. A od pomorstva spali smo na nautički turizam i pomorce. Domaći brodarki se muče, a brodogradnja nam je, nažalost, pred kolapsom.

Što mislite o odredbi da pomorac mora godišnje prikupiti 183 dana plovidbe, da ne bi platio velik iznos poreza?

Naš stav je da svaki građanin ove zemlje mora platiti porez, pa zašto ne bi i pomorci, ali smo išli na to da ih se izuzme ako su više od 183 dana vezani poslom izvan granica Hrvatske, kao što je to riješeno i u nekim drugim zemljama izvoznicama pomoraca. Bilo je inicijativa da se taj prag od 183 dana posve ukine, no mi mislimo da je ovaj sistem puno pravedniji i održiviji za sve. Socijalnom i poreznom reformom iz 2008. godine uređeni su radni odnosi, prava i obaveze pomoraca na način da su i danas sve europske zemlje u tom standardu iza nas. Država je prepoznala važnost pomoraca i omogućila im odedene beneficije. Nemojmo tražiti kruha preko pogače.

Pomorci s lažnim ovlaštenjima, opasnost za sve!

Da, nažalost jedan od kolega je lažirao navigaciju. Očito je zloupotrijebio dopusnicu za pristup središnjem sustavu evidencije ukrcaja i iskrcaja pomoraca, na temelju čega se plaćaju davanja, te upisivao lažne datume u sustav, na osnovu čega su pomorci ostvarivali beneficije koje nisu smjeli dobiti. To osuđujemo, kao i svako takvo postupanje. Može nastati šteta, npr. netko može dobiti ovlaštenje časnika tankera, a da nikada nije bio na tankeru. U konačnici je takav čovjek opasnost i za brod i ljude na njemu. No moram isto tako istaknuti da je ovo tek jedan primjer zloupotrebe i da nismo u prošlosti zabilježili slične primjere.

B.Purić

Neizmerno mi je žao da se izuzetna pomorska baština ovog otoka izgubila "negdje po putu", gdje gradske vlasti već godinama ili ne znaju ili ne žele valorizirati slavnu pomorsku povijest, a koja bi, nota bene, itekako mogla pridonijeti turističkoj karti otoka, jer ono što im mi možemo pokazati i ponuditi po tom pitanju je neosporno i velika turistička vrijednost. Svaka čast jedinstvenom Apoksiomenu, ali zar ne mislite da bi mogli pokazati i nešto svoje, tako autentično, a isto tako slavno i značajno. Od prve pomorske škole još iz 1780., fantastičnih brodograditelja i brodova, legendarnih pomoraca, pustolova i vojskovođa, olimpijskih pobjednika i konstruktora najbržih jedrilica...

Kada me Klub pomoraca Losinja pozvao da podržim projekt muzeja na otvorenom, gdje bi se na ormariće za struju i vodu oko rive postavile brončane ploče s portretima slavni Lošinjana, imenom i kratkim opisom čime su zaslužili to mjesto – oduševljeno sam pristao. I bio sam tako ponosan što sam Lošinjanin. Očito nedostaje još ponosnih Lošinjana za taj ili neki sličan projekt.

PIŠE KAP. ZORAN TOMIĆ

Lučka ispostava Mali Lošinj povijesne crtice

Tko su dvanaestorica respektabilnih djelatnika naše kapetanije na fotografiji iz 1890. godine?

Vjerojatno je da se potomci nekoga od gospode s ove fotografije i danas nalaze među nama. Bilo bi zanimljivo i vrijedno čuti njihova sjećanja i doznati imena ondašnjih lučkih kapetana, pilota i njihovih pomoćnika. Bilo bi to vrijedno zabilježiti i spasiti od zaborava.



Posada malološinjске lučke kapetanije 1890.

Djelatnike kapetanije uvijek su cijevali u narodu. Stari je običaj u primorskim i otočkim mjestima da su, prigodom važnih događanja ili proslava, protokol mjesta činili gradonačelnik, velečasni, učitelj i “pilot” (nadzornik luke, lučki kapetan). Uvjet za prijam u službu, pored ostaloga bio je stručnost, radinost i poštenje. Bili su to uvijek državni djelatnici, vojnici ili civili, ovisno o tome kako je bila organizirana država koja je vladala ovim otocima. Brinuli su o sigurnosti na moru, organizirali, nadzirali i održavali red u lukama i na pomorskom dobru, kontrolirali primjenu propisa, registraciju plovi- la, vodili evidenciju ukrcaja i iskrcaja pomoraca, ispostavljali pomorske knji-

žice i ovlaštenja. Bez obzira na doba dana, često po izuzetno nepovoljnim meteo-uvjetima, uz rizik vlastitih života, spašavali su ugrožene na moru, prevozili bolesne, ozlijeđene, trudnice i u svakom su pogledu bili na pomoći stanovništvu naseljenih otoka ovog arhipelaga. Nazivi kapetanija, lučka ispostava i drugi, unutarnja organizacija i hijerarhija, akvatorij nadležnosti, opis poslova i broj djelatnika bili su različiti u različitim razdobljima.

Do kraja devedesetih godina prošloga stoljeća, kapetanija u Malom Lošinj u nalazila se na adresi Lošinjskih brodograditelja br. 33, na prvom katu stare kamene trokatnice izgrađene još za vrijeme Austrougarske monarhije.

Do izgradnje nove putničke operativne obale u produžetku brodogradilišta kapetanija se nalazila samo nekoliko metara od obalnog ruba uz more, a kandidati koju su polagali ispite za neka od pomoračkih zvanja ili ovlaštenja za upravljanje brodicama, morali su prije pristupanja ispitu najprije dokazati ondašnjim komisijama da su dobro svladali vještinu plivanja i veslanja.

Kroz prozore ureda i stambenih prostorija lučkog kapetana i njegovih suradnika mogla se pecati riba iz čistog mora koje se nalazilo udaljeno manje od dva metra od visokih zidova zgrade (na gornjoj slici). Naime, u ona vremena bilo je uobičajeno da se državni djelatnici premještaju po potrebi službe u različita mjesta na obali i otoci-



Glavni ulaz u staru zgradu kapetanije 1. 8. 1988., Lošinjskih brodograditelja 33. Slijeva: Marinko Šepuka, Ljiljana Stamenković, Zlatko Starc i Zoran Tomić

ma te da zajedno s obiteljima stanuju u istoj zgradi u kojoj se nalazio i ured kapetanije.

Iz davno vođenih razgovora sa suvremenicima, mogao se doznati tek po koji detalj o ljudima koji su bili djelatnici kapetanije. U razgovoru s lučkim kapetanom krajem osamdesetih, u to vrijeme vremesni lošinjanin, gospodin Stelio Cappelli, sjetio se da je njegov otac Giovanni službovao u malološinskoj kapetaniji u periodu od 1920. do 1952. godine u svojstvu pilota. Strojar, motorist po struci, bio je član posade spasilačkog broda "Neptun". Kako je stekao odgovarajuće ovlaštenje, do rata je povremeno tim brodom i zapovijedao. Sjeća se lučkih kapetana, komandanta po prezimenima Monassi, Martorelli, kao i nekih od pilota, gospode Benussi i Viskić.

Iz stare knjige nadzora i pregleda proizlazi da su nakon II. svjetskog rata u Malom Lošinju službovali sljedeći

lučki kapetani (upravitelji): Ivan Francisković, 1945.–1949.; kap. Anton Kiukić, 1949.–1954.; Vilim Gunčić, 1954.–1959.; *Zlatko Starc* 1959.–1987.; Zoran Tomić 1988.–2012.

(Izvor: "Bilježnica o izvršenim pregledima" kapetanije Mali Lošinj ustanovljena 1946).

Gospođa Marija Pajalić iz Rijeke, boravila je u M. Lošinju sa suprugom Ivanom koji je u svojstvu pilota naše kapetanije bio od 1950. do 1955. Sjeća se da su u to vrijeme u kapetaniji službovali piloti prezimena Sfarčić, Rasol, Linić, kao i dvojica djelatnika s prezimenom Babić.

Gospođa Antonija (Tonkica) Starc, supruga pok. lučkog kapetana Zlatka Starca, koja je od 1959. do 1967. bila zaposlena u lučkoj kapetaniji M. Lošinj u svojstvu "administrativni referent", još uvijek živi u istoj, "staroj" zgradi u Ulici lošinjskih brodograditelja br. 33. U svojoj 92. godini života, sjeća se da je

do 1967. godine Mali Lošinj bila lučka kapetanija s ispostavama u Cresu, Osoru i Susku. U nadležnosti malološinske kapetanije u razdoblju 1945.–1967. su bili i čuvani svjetionici Susak, Grujica, Trstenik i Murtar (M. Lošinj). Između ostalih poslova, ona je obračunavala plaće za svjetioničare koji su podizali mjesečna primanja u Malom Lošinju. Gospođa Tonkica prisjeća se i svojih suradnika, lučkih nadzornika i redara (pilota), gospode Jakova Žmikića, Milana Čuljka, Milana Lukšića i Nena Poše.

Lučki kapetani u drugoj polovini 20. stoljeća bili su: *Zlatko Starc* (1959.–1987.) i Zoran Tomić (1988.–2012.). Aktualni kapetan je Marko Satalić koji je stupio na dužnost 2013. godine. U istom razdoblju, pored navedenih kapetana, na raznim poslovima i s raznim ovlastima u Lučkoj ispostavi bili su zaposleni Marinko Šepuka, Ljiljana Stamenković, Ratko Klaić, Miroslav Bišćan, Dalibor Vodarić, Damir Kocijan i Sandra Maros.

U Nerezinama, na obali zaljeva Ustrine i na drugim lokacijama cresko-lošinjskog arhipelaga, stoje zgrade koje su krajem 19. i početkom 20. stoljeća pripadale malološinskoj kapetaniji kao svjedoci jednog malog dijela velike pomorske tradicije ovog podneblja.

Povijest malološinske kapetanije bio bi neosporno zanimljiv istraživački posao. Lošinjska prošlost vezana za more nedvojbeno je nepresušna, zahvalna i zanimljiva tema, kako za sve stanovnike, tako i za goste, a jedan mali dio mogao biti i uradak pod nazivom "Povijest lučke vlasti u Malom Lošinju". Uz dovoljno osobne upornosti, puno truda i neophodnu podršku i suradnju lokalne samouprave, mnogi originalni i preslike dokumenata, tekstova o akcijama spašavanja na moru i vrijednih fotografija, sada rasutih po svijetu, moglo bi uz pomorstvo, brodogradnju, je-driličarstvo i druge vrijednosti, krasiti jedan mali dio budućeg malološinskog pomorskog muzeja.

Z. Tomić

SPECIJALNO ZA "POMORAC" SA HIRA 3 PIŠE MARINA ĐUKANOVIĆ

HIR 3-Legenda ponovo plovi!

Kako sam slučajno preplovila Atlantik!



U srpnju 2016. prvi put sam isplovila na jedra - HIR 3 upravo je bio obnovljen i nakon petnaestak godina ponovo zaplovio, a jedna od prvih luka u njegovom novom životu bio je upravo Mali Lošinj. Napravili smo đir oko otoka i kad je konačno zapuhao maestral i napunio jedra, kad sam osjetila glasnu tišinu jedrenja u dobrom društvu, bilo je to to - zaljubila sam se. Od samog početka našeg poznanstva Saša je spominjao put oko svijeta, no to je nekako bilo u neizvjesnoj budućnosti i pretpostavljalo neke iskusne jedriličare koji su spremni na teška mora. Međutim, do kraja 2016. na HIR-u sam odjedrila prvih tristo milja. Saša je 2016. objavio poziv svima koji žele sudjelovati u ekspediciji "HIR 3 preko 3 oceana" da se prijave za neku od etapa i da tijekom 2017. dođu jedriti na HIR 3 kako bi se upoznali i uvjerali da mogu živjeti na HIR-u. I doista - gotovo stotinu ljudi prijavilo se, ispunilo upitnik i odabralo neku od etapa. Kad sam shvatila da neki od prijavljenih jedriličara nisu mnogo iskusniji od mene, počela sam razmišljati o tome da se možda prijavim za mediteransku etapu, do Gibraltara ili možda do Kanarskih otoka, strepeći od Atlantika i oceanskih valova. Tijekom 2017. skupila sam još oko 2000 milja. Tijekom svih jedrenja na Jadranu pratila me sreća - niti jednom nismo imali neveru, olujni vjetar ili jako teško more. Počela sam se šaliti da me treba voditi na put, ako ni zbog čeg drugog, onda zbog toga što donosim lijepo vrijeme. 2017. je prošla brzo i tijekom ljeta izmijenilo se više potencijalnih članova posade - naša posada spala je na 15-ak ozbiljnih kandidata. Što sam više jedrila, to su mi se više otvarali apetiti, pa smo ostavili otvorenu mogućnost da, ukoliko budem dobro podnosila ocean, možda mogu produžiti do Zelenortskih otoka ili čak do Cape Towna. Od studenog do lipnja trajale su ozbiljne pripreme. Marina Lošinj ponudila je pomoć tijekom priprema broda, te je od ožujka HIR 3 boravio u lošinjskom škveru - tu je Saša temeljito pripremao brod za oceansku plovidbu, svaki dan od 8.00 do 18.00, sedam dana u tjednu. Očišćen je i nanovo obojan trup broda, nanovo provučeni neki konopi, pregledani i zabrtvljeni svi otvori na palubi, instalirani su novi navigacijski uređaji i antena za satelitsku komunikaciju, postavljena je zaštitna mreža, splav za spašavanje, te nova jedra. U lošinjskom škveru HIR 3 je zablistao u punom sjaju.

Na prvu etapu kreće peteročlana posada: Saša Fegić kao skiper, Andrej Prpić iz Poreča, Ante Bučević iz Zagreba, Branislav Bojić iz Kragujevca i ja. Iz Marine Lošinj ispratili su nas obitelji, prijatelji, te brojni Lošinjanici koji su nas barkama i jedrilicama prate sve do Čikata. Nebrojeno puta sam stajala kraj tog svjetionika i gledala more i brodove u daljini, zamišljala kako su nekad žene ispraćale pomorce upravo s tog mjesta. Nikad nisam ni pomislila da ću jednog dana ja biti na brodu i da će mene netko ispraćati - pa kad su nam mahnuli s Anuncijate, moram priznati da me stegnulo u grlu i da sam zasuzila, a nisam plakala prije. To je to, krenuli smo.

Jedrimo prema jugu sve do Palagruže gdje napravimo nagli zaokret i presječe-

mo trgovačku rutu. Zaustavljamo se kratko u Bariju, da iskrcao Andreja, te nastavljamo u smjeru Otranta. Prati nas lijepo vrijeme i povoljan vjetar, pa kroz Otrantska vrata prolazimo ležerno, uz palačinke i zdravicu. Jedina dra-



Odlazak iz Malog Lošinja

ma nastaje kad Bojo zakači tunu koja se otrgne skupa s varalicom. Govorimo mu da će biti još ribe, ali on je neutješan.

Sljedeći izazov je Mesinski tjesnac, u grčkoj mitologiji čuven kao Scila i Hari-

bda. Očekujemo jake struje i poteškoće, međutim dolazimo u povoljnom trenutku, nema mnogo vjetera ali nema ni jake struje, pa kroz tjesnac prolazimo uz pomoć motora, glatko i sa šalicom kave u ruci. Zaustavljamo se kratko kraj Eolskih otoka - prizor je veličanstven: Stromboli pod kapom oblaka i potpuna bonaca, pa se kupamo u toplom Tirenskom moru. Međutim, idilu kvari motor koji se ne želi upaliti, pa Saša po



Gibraltar iza nas...

Mari

Na pučini Atlantika



prvi put tijekom putovanja mora posegnuti za alatom i zaroniti pod palubu. Srećom, imamo više od 100 kg alata i bar još toliko rezervnih dijelova – za 10-metarsku jedrilicu to bi valjda trebalo biti dosta. Kratko zaustavljanje u Cagliariju, da pokupimo novog člana posade i jedrimo dalje, prema Ceuti.

Mediteran nas iznenadi hladnoćom usred srpnja, pa smo stalno obučeni u toplu odjeću, a noću nosimo i vunene kape i debele flisove ispod jedriličarskog odijela. Nakon nekoliko izvlačenja najlonskih vreća za smeće, konačno na varalici izvučemo tunu od 25 kg, pa idućih sedam dana jedemo isključivo tunu, na sve moguće načine. Preko dana pratimo brodove – ne možemo se načuditi veličini i neobičnim oblicima brodova, te količini kontejnera koji su natovareni na neke od njih.

Kroz Gibraltar se uputimo uprkos nepovoljnom vremenu – više od 25 čv zapadnog vjetera ne da nam direktno kroz kanal, nego nas iz Ceute nosi do gibraltarske stijene, pa uz obalu Španjolske orcamo u vjetar cijeli dan, no kasno poslijepodne ipak stižemo do Tarife i napuštamo Mediteran u smjeru Las Palmas.



Marina Đukanović i Saša Fegić

Atlantik nas dočeka s velikim valovima, ali i s vjetrom iz sjevernih smjerova, pa jedrimo “gospodski”, niz vjetar. Posada se dobro drži, nikome nije mučno i nema potrebe za tabletama ni flasterima, no muči nas to što ne znamo kuhati po takvim valovima, pa uglavnom jedemo suhu hranu. Srećom kulena, kobasica i špeka ima u golemim količinama, kao i talijanskog parmezana i drugih sireva, pa nitko nije gladan.



Na Kanarskim otocima ne možemo se načuditi jeftinoj

marini, a na Zelenortskim otocima sveopćoj jeftinoći, uspoređujući stalno cijene s cijenama u Hrvatskoj.

U Mindelu nas neplanirano napušta i Bojo – zbog zdravstvenih poteškoća odustaje od posljednje etape do Cape Towna, pa na brodu ostajemo samo Saša i ja. Nisam sigurna možemo li nas dvoje sami preko Atlantika do Cape Towna, no Saša je uvjeren da neće biti problema, pa mi nema druge nego povjerovati mu, jer je toliko iskusniji. Četrdeset dana na oceanu – ma možemo mi to!

Dan nakon polaska iz Mindela usta-



Napokon Salvador de Bahia, Brazil

novimo da negdje gubimo gorivo, što je uzrokovalo niz problema, pa idućih sedam dana Saša popravljajući motor, a ja vježbam kuhanje na oceanskim valovima. Ne možemo 40 dana jesti suhu hranu. Prati nas dobar vjetar niz obalu Afrike, pa Ekvator prelazimo na 11°54' W, uz obavezni ritual polijevanja morem i nazdravljanja moru, brodu i posadi. No vjetar jača iz smjera juga, pa moramo okrenuti prema JZ i jedriti u vjetar. Nakon nekoliko dana, točno nasred Atlantika, tisuću milja južno od obale Afrike, puca nam vijak koji drži prednju priponu. Potreban je cijeli dan borbe na 20 čv vjetera i petmetarskim valovima da ju uspijemo učvrstiti i fiksirati, da stabiliziramo jarbol i spriječimo eventualno pucanje. Istu večer se uključi i EPIRB, pa stvori uzbunu u Hrvatskoj, međutim nitko nas ne dođe spašavati, iako smo na 50 NM od otoka Ascension. Ujutro javimo

svim službama da smo OK i da nam ne treba spašavanje, te strpamo EPIRB u pećnicu jer se ne da deaktivirati. Nakon 48 h se konačno ugasi sam.

Jedrimo i dalje prema JZ, međutim bez genove napredujemo mnogo sporije, pa je evidentno da ćemo do Cape Towna putovati jako dugo. Prijatelji savjetuju skretanje prema Brazilu, da popravimo brod. Shvaćamo da je to najbolje, pa mijenjamo kurs na 270°.

Iduća dva tjedna jedrenja niz vjetar su idila u odnosu na prethodno razdoblje. Navikli smo se na valove, jedrimo prilično bezbrižno, unatoč “ozlijeđenom” brodu, te nam je glavna preokupacija kako organizirati popravak, produljenje vize za Južnoafričku republiku i što ćemo jesti. Svladala sam tehniku kuhanja na velikim valovima, pa improviziram s tradicionalnim receptima i izmišljam nova brodska jela za buduću oceansku kuharicu. Naime, kako imamo malecki hladnjak koji

veći dio vremena ne radi, raspoložemo ograničenom količinom svježih namirnica. Nema svježeg ni smrznutog mesa, nakon 15 dana više nema svježeg povrća, pa je potrebna određena domišljatost da prehrana ne postane monotona. Srećom pa smo dobro planirali – vode i hrane ima napretek, a čak je i nekoliko jabuka i naranči preživjelo ocean.

41 dan nakon polaska iz Mindela uplovljavamo u Salvador, Brazil. Dvije ptice sjede nam na provi satima. Saša je uobičajeno ozbiljan i oprezan pri ulasku u luku, a ja se ne mogu prestati smijati. Preplovili smo Atlantik. Zaozbiljno. Nisam se usudila ni razmišljati o tome, a kamoli planirati prelazak Atlantika, no evo nas s druge strane oceana. Salvador de Bahia, stigili smo!

tekst: Marina Đukanović
Snimci: B. Purić i M. Đukanović

KAP. BERISLAV VRANIĆ

Novosti kod transporta hladjenih tereta



Predavanje kap. Berislava Vranića u nautičkom kabinetu maloložinske Pomorske škole

ISKUSTVO JEDNOG POMORSKOG KAPETANA

ECDIS-elektronički kartični sustav

Zadnje vrijeme čitam o problemima koje donosi primjena sustava ECDIS. Dvoje mlađih kolega zapovjednika, trenutno na brodovima, razmijenili su par mailova na temu *ECIDS*-a, o prednostima i rizicima koje taj sustav donosi sa sobom. Jako me zanimaju njihova razmišljanja, premda, za mene, u mojim godinama, to ostaje na načelnim znanjima.

Sve to skupa podsjetilo me na najljepše razdoblje mog navigavanja. Razdoblje drugog ofičala. Kao treći časnik, stalno živiš pod nadzorom barbe, kao "čif" nisam se mogao opustiti i odmoriti od trke po štivama u američkim i kanadskim lukama Velikih jezera. Razdoblje mladog zapovjednika nisam baš uživao, jer sam se trebao dokazivati i paziti da ne napravim neki veliki propust. Kada sam stekao nekakvo rutinsko iskustvo, rano sam prestao ploviti i ostale su mi samo uspomene. Uglavnom lijepe.

Rado se sjećam ispravljanja pomorskih karata. Karte British Admiralty imale su i svoju vizualnu ljepotu. Posebno one na čijim su rubovima bili nacrtani obrisi obala, brda, svjetionici i luke, onako kako bi ih trebao vidjeti na-

vigator kada se približava s otvorenog mora. Ispravljanje pomorskih karata, u to vrijeme, dok nije bilo ISM-a, bila je glavna zadaća drugog časnika palube. U najdonjoj ladici navigacijskog stola, ispod brojnih karata, bila je oprema za ispravljanje karata. Pet-šest bočica s tuševima raznih boja, nekoliko pravih pera za crtanje, gumica i olovke, škariće ili stari žilet, ljepilo u tubi i trokut. "Notice to mariners" bile su složene na polici po datumima. Karte sam uglavnom ispravljao na sidrištu i osjetio bih veliko zadovoljstvo i olakšanje kada bih sve ažurirao. Nekad bi se "čif" smilovao pa bi mi poslao kadeta da pomogne. Ja bih se malo pravio važan, a kadeti su bili sretni da ne moraju piketavati po kuverti. Dobro bismo provjerili spava li barba, pa bismo upalili radiogoniometar i "šoto voče" slušali evergreene šezdesetih godina prošlog stoljeća.

Kao drugi ofičali, morali smo svaki mjesec računati plaće i ispuniti one dosadne platne liste koje smo zvali lancuni. Nije bilo digitrona, nego neke ručne "makine" s papirom, kojima je trebalo, za svaku računsku operaciju, okretati manicu. Sve me to podsjećalo na blagajnicu u jednoj jeftinoj birtiji u




Trogiru.

Ne mogu zaboraviti poslove drugog časnika oko brodske apoteke i bolnice. Previjanje rana lučkim radnicima u Port Sudanu. Bili su to famozni Fuzi Vuzi koji su kosu na glavi mazali balgom od ovce. Uvijek su išli bosu po brodu i lako bi oderali potplate o duniče na kuverti ili štivama. Tražili su da im zamotamo što više zavoja oko rane, kako bi se mogli praviti važni, kada se vrate među kolege u štivu.

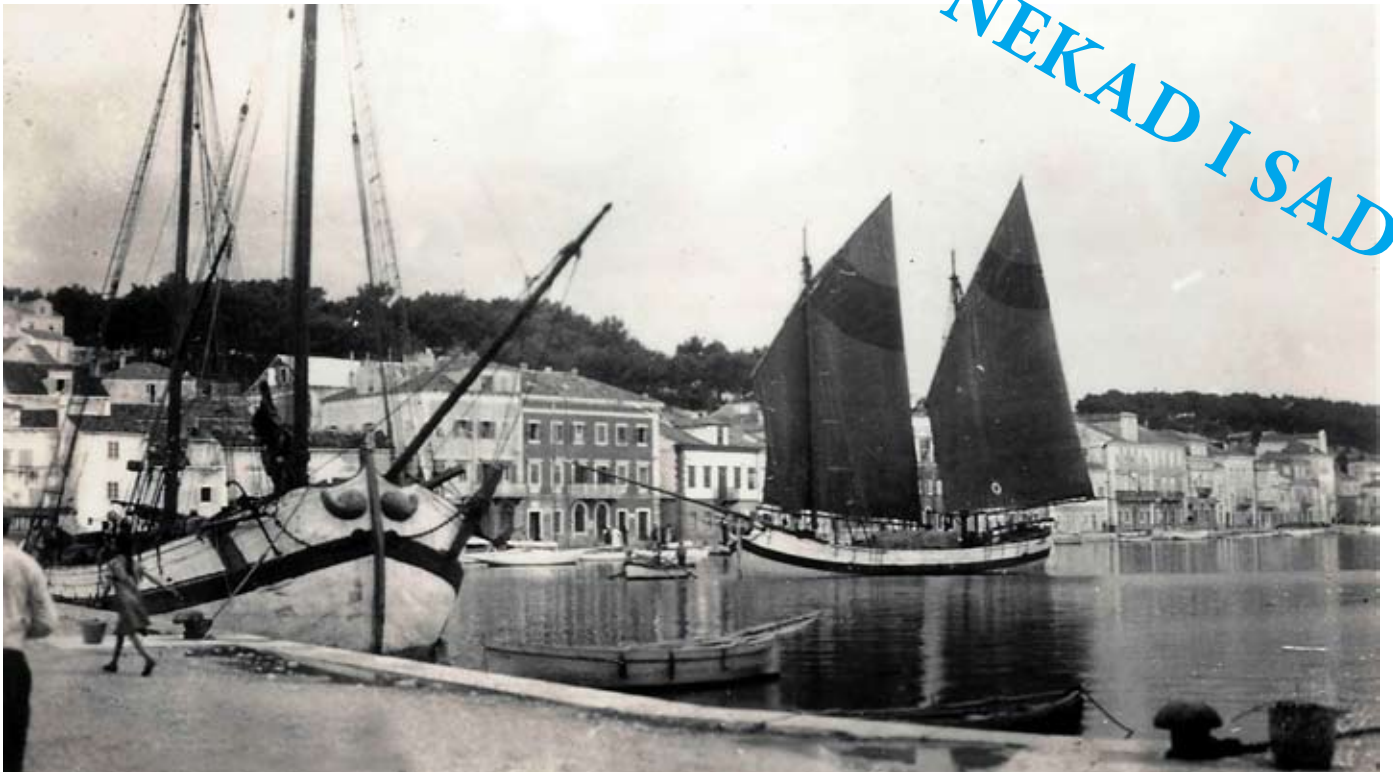
Nekada je trebalo davati injekcije penicilina mladim kadetima i asistentima kojima je gubitak nevinosti bio popraćen triperom. Morao sam paziti da se sve to obavi inkognito, da nitko ne vidi kako ulaze u brodsku bolnicu. Koliko zbog Hipokratove zakletve, toliko da jadne kadete sačuvam od zajebrancije u meseru tijekom večere ili ručka. Nisam siguran, tko se više bojavao? Ja koji sam davao injekciju ili moji pacijenti. Jednom sam i barbi davao injekciju. Bio sam u većoj tremi nego kardiokirurg koji mora operirati srce ministru zdravstva.

Sve je ovo prošlost, a *ECDIS* je sadašnjost i budućnost.

kap. Mario Babić

					OTOČIĆ U KVARNERICI SA SPOMENKOM NA SLICI U ZNAK SJEĆANJA NA TRAGEDIJU KOJA SE DOGODILA 1962. GODINE		POLJODJELAC	ŠESTI MJESEC ŽIDOVSKOG KALENDARA	TALIJANSKI SKLADATELJ FILMSKE GLAZBE, OSKAROVAČ	TV-NOVINAR KABOK	PJEVAČICA I VODITELJICA PRESTER	ODREZATI PO RUBU	BIVŠI BUGARSKI SKAKAČ S MOTKOM, ATANAS	DOBAR ILI LOŠ PREDZNAK (LAT.)	SMANJENJE BRZINE U LETENJU (FR.)		
					POLJUVOĐIČKI ELEMENT U ELEKTRONICI												
					DRAMA PRILAGOĐENA ZA RADIJSKO IZVOĐENJE												
					SLAVNI AMERICKI FILMSKI KOMIČAR (STANLIO)												
					KARTE ZA PRORICANJE BUDUĆNOSTI									BUDALA, GLUPAN KANADSKI REDATELJ ("TITANIC")			
ERBJU						INDIJSKI DRŽAVNIK GANDHI POKLON						DUŠIK GLUMAC SHARIF					
AUTOR: VALTER	NAROD U ŠPANIJSKOJ I FRANCUSKOJ	GRAD U NJEMAČKOJ NA DUNAVU	"RADIJUS"	ONEMOGUĆAVANJE KODA DA ŠTO UČINI	NORVEŠKA PROLAZ IZMEĐU ŠVEDSKE I DANSKE	ZADARSKI BISKUP IZ 9. STOJEĆA POKLON						"OSNOVNA TARIFA" NAJBLAŽI OBLIK KAZNE					
RATNI SUKOB U JUŽNOJ AFRICI OD 1899. DO 1902. GODINE									BENIGNI TUMORI MISIČA SLOŽENO SLOVO								
GLUMAC PACINO		STAVLJANJE U AMBALAŽU SKLADATELJ HAČATURJAN								DVOJE VIDIK PROSTRANA I SIROKA KRAJOLIKA							
MALI NJEMAČKI AUTOMOBIL									RAZMIRICA, PREPIRKA				ZAO DUH U IRANSKOJ MITOLOGJI, SPOMINJE SE I U BIBLIJI				
KALJU	STANOVNIK RECJE TUMAČ SIMBOLIKE BROJEVA											RJEKA U ENGLJSKOJ, PROTJEČE KROZ CAMBRIDGE			"AMPER" JEDINICE LOKALNE UPRAVE, SREZOVI		
NA DRUGI NACIN, DRUGAČIJE												DODATAK UGOVORU					
GRAD U ZAPADNOJ ISTRI (TENISKI TURNIR)												JEDNOČLANI ALGEBARSKI IZRAZ					
ČAKNUTOST, UVRNUTOST (ŽARG.)																	
TONKO MAROEVIĆ		"VALUTA" ŽENA KOJA GAŢA, VRAĆARA				AKTINIJ GRUDI	KRŠĆANSKA MOLITVA I PJESMA	BIBLIJSKI LIK, NAJSTARIJI NOIN SIN	MUZA LJUBAVNE POEZIJE TENISAČICA MLJAČICA								
RUJANSKI DOGAĐAJ U MALOM LOSINJU NA SLICI												ARSEN DEDIĆ "OREGON"					
GRAD U SLOVENIJI				MORE IZMEĐU AZIJE I AFRIKE VRH NA CRESU													
DŽEPNA BILJEZNICA					SJEMENIŠTE (LAT.) NAROD U KENJI I TANZANIJI												
ULRIKA OD MILJA				ISLAMSKI VJERSKI SLUŽBENIK IBRAHIM OD MILJA													
MJESTO U BOSANSKOJ POSAVINI KOD ORAŠJA						AUSTRIJA "INFANTRY TRAINING CENTRE"											
DIFRAKCIJA SVJETLA					MLJEČNI PROIZVOD TORON												
SUMPOR	RISATI OZNAKA ZA KRALJA U SAHU																
POGON ZA IZRADU TKANINA																	
																	

NEKAD I SAD



Luka Malog Lošinj u vrijeme kada nautički turizam nije bio razvijen. Trgovački transportni brodovi, “bragoči” bili su glavno obalno prijevozno sredstvo. Spajali su sve Jadranske luke na otocima s priobaljem. I zapadna jadranska obala im nije bila strana. Turizam je promjenio naličje kuća i vizuru grada. Gledajte, usporedite i uživajte!

