



POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOŠINJ

GODINA V BROJ 5

Mali Lošinj

prosinac 2019.

LOGER
NEREZINAC
PLOVI
TURISTIČKIM
VODAMA

JEDRA PUNA PRIZNANJA



STRANICA 14.

POMORSTVO U VRIJEME FRANCUZA

STRANICE 22.-25.

AUTONOMNI
BRODOVI

POVIJEST
POMORSTVA

STRANICE 20.-21.



STRANICE 12.-13.



9 771849 899001



"Brodogradilište Cres" d.d. Cres



CRESANKA

Knjigovodstveni servis
NIA d.o.o.
Mali Lošinj



BRODOGRADILIŠTE



Navigare necesse est



GRAD MALI LOŠINJ



LOŠINJ
OTOK VITALNOSTI

POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:

Klub pomoraca Lošinj
Bočac 2
51550 Mali Lošinj

Glavni urednik:
Mihael DESANTI

Urednik:
Bojan PURIĆ

Uredništvo:
Julijano SOKOLIĆ
Ivan MARTINOVIC
Lucio JURJAKO
Boris RUKONIĆ
Branko RUKONIĆ
Ivan KOMADINA
Tomica KOMADINA
Renato DUDIĆ
Robert MARUŠIĆ

Grafička priprema i lektura:
Bojan PURIĆ

Autor fotografije na naslovnici:
Sandro TARIBA

Autor fotografije na 2. stranici:
Sandro PUNCET

E-pošta:
list.pomorac@klub-pomoraca.hr

Tisak:
Promo art
Peta Preradovića 27,
35400 Nova Gradiška

List izlazi godišnje

IBAN:
HR3223400091110463898

ISSN:
1849-899X

UVODNIK

Pomorac plovi dalje

I u ovoj godini, uoči blagdana svetog Nikole, predstavljamo vam novi, peti broj lista Pomorac. U ovom je broju redakcija lista u izmjenjenom sastavu, kao i vodstvo udruge, s ciljem da se nastavi s dosadašnjim aktivnostima, pa tako i s glasilom Kluba pomoraca.

Na osnivačkoj skupštini Kluba pomoraca Lošinj 28. prosinca 2010. godine statutom je određeno, da je cilj udruge razvijanje, poticanje, njegovanje i propagiranje tradicija i svestranih društvenih odnosa potrebnih za razvoj djelatnosti vezanih uz more, život i rad pomoraca i izgrađivanje pomorca kao slobodne i plemenite ličnosti. Tako ćemo i kroz glasilo udruge pokušati ispunjavati te ciljeve uz uključivanje što više autora i što širom lepezom područja, naravno vezanih uz more i pomorstvo.

Iskoristit ćemo ovaj uvodnik da vas upoznamo s aktivnostima Kluba pomoraca u proteklih godinu dana.

Kao i prijašnjih godina, Klub pomoraca aktivno je propagirao svoje ciljeve i prezentirao svoj rad kroz organizaciju predavanja Marijane Đukanović "Kako sam preplovila Atlantik", Dinka Zorovića "Riječno brodarstvo", Ferdinanda Trenca "Osam stoljeća kvarnerskog brodarstva"; kroz organizaciju filmske večeri prikazivanjem rada našeg člana Antona Vunića; pokroviteljstvom i suorganizacijom prezentacije knjige Zorana Tomića "Nemirno more".

Klub je sudjelovao na manifestaciji "Lošinjskim jedrima oko svijeta", u sklopu "Pomorske večeri" i "Nerezinske regate", višednevnom prezentacijom mornarskih vještina na vlastitom štandu od strane članova Ivana Bižace i Ivana Kapovića te u sklopu manifestacije održane u "Aquaparku" u organizaciji "Jadranke".

Tradicionalna regata pasara uspješno je održana sedmi put s jednim kuriozitetom: za označavanje starta korišten je top, kakvim se nekada davno u Pomorskoj školi na gradskom trgu označavalo podne.

Organiziraju se redovna druženja četvrtkom u prostorijama kluba, razna druženja u restoranima "Marina", "Chalvien", "Bruschetta" i "Gromača", te već tradicionalno obilježavamo blagdan zaštitnika pomoraca sv. Nikole u istoimenoj crkvi, u suradnji sa Župnim uredom.

Uovoj godini primljena su dva nova redovna člana i barba Josip Anelić u 106. godini života za počasnog člana Kluba pomoraca Lošinj.

Vezano za obilježavanje pomorske baštine, Klub intenzivno radi i uključuje sve zainteresirane strane na dva projekta: postavljanju ploča s likovima naših istaknutih kapetana, brodograditelja i brodovlasnika, te poticanje ideje Pomorskog muzeja.

Neke od aktivnosti pronaći ćete u tekstovima koji slijede, a za ostalo morat ćete sami prolistati novi broj i vjerujem da ćete u njemu pronaći doista zanimljivog štiva.

Sretan vam blagdan svetog Nikole (6. prosinca), zaštitnika pomoraca i ribara.

Mihael DESANTI

ŠTO JE NOVOG U INICIJATIVI KLUBA POMORACA?

Projekt “Ploče kapetana”

Nakon što je proteklo dosta vremena otkako je naša udruga pokrenula pomalo zaboravljeni projekt obilježavanja bogate povijesti Lošinja postavljanjem brončanih reljefa na stupove uzduž lošinske luke, ima naznaka da bi se to moglo i ostvariti. Da podsjetimo: projekt uređenja lošinske rive izrađen je još 1987. godine, izdana je i građevinska dozvola, te je u skladu s time u nekoliko faza uređena Riva lošinskih kapetana i obala Priko. Ipak, izostavljeno je upravo ovo čime se naša udruga posvetila i što je građevinskom dozvolom bilo obuhvaćeno, pa dolazi vrijeme da se time čitav projekt uređenja i završi.

U međuvremenu, kontaktirani su mnogi potencijalni sponzori i institucije, pa je postalo neophodno osigurati materijal na temelju kojeg bi se nastavilo s projektom i za njega zainteresirala šira javnost. Autor izvornog projekta pokazao je interes da u tome pomogne bez naknade, izradom idejnog nacrta, samo u tom dijelu. U tu svrhu sazvan je sastanak svih relevantnih faktora u Malom Lošinju i 3. travnja je u prostorijama Županijske lučke uprave i održan. Prisutni su bili predstavnici Grada, Turističke zajednice, sam projektant, Lučka uprava te članovi Kluba pomoraca kao nositelja projekta. Razmijenjena su mišljenja i ideje kako bi konačno sve trebalo izgledati, što je projektant uzeo u obzir radi izrade modernijeg rješenja.

Na sljedećem sastanku početkom srpnja predstavljeno je rješenje koje bi trebalo pomiriti obje ideje: obilježavanje povijesne baštine brončanim reljefima velikana našeg otoka na ukošene plohe na vrhu, kao i postavljanje interaktivnih ekrana s raznovrsnim sadržajem u prostor ispod kojega se sada nalazi svjetlo. Na ovom sastanku su uz predstavnike naše udruge također bili prisutni predstavnik Grada, Turističke zajednice, Lošinskoj muzeju, Lučke uprave te sam projektant. Sastanak nije urođio konkretnim zaključkom, jer je i dalje bilo primjedbi na konačni izgled - nije se moglo odrediti koji bi materijal bio najprikladniji, zato što bronca s vremenom pušta zelenu boju. Nije prihvaćena činjenica da bi s tretiranom broncom takav problem bio izbjegnut, pa je odlučeno da se ubrzo ponovo



vno okupimo.

Novi sastanak održan je 31. srpnja, ovaj puta su kao novi pristupili i gradačelnica, predstavnica Konzervatorskog ureda iz Rijeke, akademski kipar koji je izradio testnu ploču, te predstavnica Urbanističkog ureda iz Malog Lošinja. S obzirom na to da Zakon o udrugama ne dopušta da udruga bude nositelj projekta zato što vrijednost prelazi 200.000 kuna, dogovoren je da se to prenese na Grad, s time da je imenovan i koordinator koji će nastavak aktivnosti uskladiti s Gradom. Isto tako, dogovoren je da će se kod natječaja za izbor izvođača morati u stvari postupiti na dvije razine: same ploče kapetana te tehnički dio instalacije interaktivnih ekrana. Također, jedno ne uvjetuje drugo - niti vremenski ni finansijski, zato što se radi o dva zasebna rješenja objedinjena u jedinstveni projekt. Kraj sastanka obilježen je predstavljanjem testne ploče na najbližoj koloni od strane akademskog kipara koji ju je izradio.

S obzirom na to da su prikupljanje sredstava i kontakti s institucijama i sponzorima u izvjesnoj mjeri uvjetovani nastupajućom godinom u kojoj Rijeka postaje europska prijestolnica kultu-

re, vremena nema puno, ali još uvijek postoje izgledi da se i s te strane dobije podrška. Štoviše, za financiranje ovog projekta sredstva bi bila osigurana bez potrebe financijskog sudjelovanja Grada ili lokalne Turističke zajednice – jedino je neophodno da Grad da suglasnosti koje će biti potrebne kada se kreće u samu realizaciju.

Valja napomenuti da je postavljanje ploča kapetana samo prva faza u realizaciji ideje o otvaranju pomorskog muzeja u našem gradu, ideje o ispravljanju nepravde i nemara obilježavanja najvažnijih momenata lošinske povijesti, po čemu je naš otok jedinstven u svijetu. Kao završna faza, obilježilo bi se spomen-pločama i zgrade koje su također vezane za našu povijest, te postavilo gravure najpoznatijih jedrenjaka iz lošinske bogate povijesti na bitve za privez brodova u putničkoj luci. Nije potrebno ni spominjati kakav potencijal ova ideja ima i s aspekta očuvanja povijesne baštine, a komplementarna je i s turizmom, s obzirom na to da gosti kojima je ovakav vid ponude važan, ne nalaze dovoljno sadržaja kojim bi se naš otok isticao.

Boris RUKONIĆ

NAJSTARIJI OTOČAN

Josip Anelić počasni član

Josip Anelić iz Malog Lošinja, sa 106 godina najstariji otočanin i gotovo sigurno najstariji živući pomorac u Hrvatskoj, proglašen je počasnim članom Kluba pomoraca Lošinj, te mu je 23. srpnja uručena prigodna povelja.

Anelić je rođen 1913. godine u Gradiški kraj Ustrina, a od dječačkih je dana plovidbom zarađivao za kruh ploveći na jedrenjacima. U mirovini je od 1973. godine, a u penzionerskim danim izrađivao je makete jedrenjaka.

Povelju su mu uime Kluba pomoraca uručili Lucio Jurjako, Ivan Martinović i Mladen Vlakančić.

B. P.



BOJAN PURIĆ

IN MEMORIAM

Eugen Saganić – majstor mornarskih vještina



Pred nekoliko mjeseci napustio nas je naš dragi profesor, kapetan Eugen Saganić, najbolji majstor mornarskih vještina u cijelom Jadranu, a vjerojatno i šire!

U lošinsku Pomorsku školu došao je raditi 1962. godine kao nastavnik praktične nastave koja se tada zvala "Mornarski rad". U školi je kao redovni nastavnik bio sve do 1974. godine, a kao zaposlenik "Jadranke" d.d. i kasnije kao umirovljenik, u školi je kao vanjski suradnik radio od 1985. do 1990. i od 1995. do 2005. godine.

Generacije učenika iz tog razdoblja naučio je mnoge tajne mornarskih vještina: od običnog pašnjaka do najkompli-

ciranijih uzlova, od običnih turbana do najkomplikiranih upletaka. Međutim, ono po čemu će ga pamtitи svi njegovi učenici, ali i ostali sugrađani, poučavanje je budućih pomoraca u vještini veslanja na brodicama za spašavanje.

Prve generacije kojima je prof. Saganić predavao u šezdesetim i sedamdesetim godinama imale su na raspolaganju brodicu za potrebe nastave, međutim, njegove vještine su se pokazale tek u devedesetim godinama kada je Primorsko-goranska županija nabavila četiri brodice za spašavanje otvorenog tipa. Dvije su brodice dodijeljene Pomorskoj školi u Bakru, jedna onoj u Malom Lošinju, a jedna Pomorskom fakultetu u Rijeci. Postavljen je tako temelj novim veslačkim regatama, u kojima su na početku sudjelovali učenici i studenti ovih pomorskih učilišta, a kasnije su se pretvorile u prave međunarodne manifestacije.

Od 1994. do 2000. godine, prof. Saganić je sa svojim ekipama sudjelovao u deset regata i osvojio tri zlatne, četiri srebrne i jednu brončanu medalju u Bakru, Malom Lošinju i Trstu. Od 2000.

do 2007. godine mu se u vođenju veslačke sekcije priključila njegova učenica i nova nastavnica, te su Lošinjani su djelovali na još deset regata u kojima se iz godine u godinu povećavao broj sudionika te su osvojene još dvije zlatne i pet srebrnih medalja. Ukupno je u ovom razdoblju veslalo stotinjak učenika. Od 2004. godine su se mladićima priključile i djevojke koje je prof. Saganić posebno poticao na učenje veslanja te je prilagodio njihov način veslanja, što je odmah urođilo plodom: do 2007. godine je dvadesetak djevojaka osvojilo medalje na svim regatama, i to tri srebra i dvije bronce. I sadašnji voditelji veslačke sekcije su članovi njegovih ekipa!

Iako je prof. Saganić nakon ovog razdoblja prestao s aktivnim vođenjem veslačkih sekcija, i nakon toga je bio rado viđen gost kod malološinjskih veslača, a posebno na raznim školskim feštama i godišnjicama mature.

Iako kap. Saganić nije više s nama, njegov "Jedan! – Dva!" još odzvanja u malološinjskoj Augustovoj uvali!

Aldina BURIĆ



“Nemirno more” mirno plovi dalje

Nakon što je 8. srpnja knjiga “Nemirno more” našega umirovljenog lučkog kapetana Zorana Tomića doživjela svoje drugo porinuće, ponovno smo se sastali s autorom kako bismo saznali napreduje li plovidba toga hvale vrijednog djela; je li more “zbonacalo” ili nevera i dalje ne stišava.

Podsjetimo se, na samom početku, promocije knjige, zapisa nastalih prema istinitim događajima, kada se u holu Srednje škole Ambroza Haračića okupio veliki broj prijatelja kap. Tomića, njegovih sugrađana, štovatelja mora i našega arhipelaga. Bilo je to drugo predstavljanje knjige zaredom, nakon onoga u Rijeci, u prepunom salonom legendarne lošinske “Marine”.

Promociju u Srednjoj školi Ambroza Haračića, uz autora, upriličili su domaćini i pokrovitelji: dipl. ing. pomorskog prometa Boris Rukonić, dopredsjednik Kluba pomoraca Lošinj i međunarodni inspektor sigurnosti plovidbe te prof. Jelena Bralić, ravnateljica Srednje škole Ambroza Haračića Mali Lošinj. O knjizi su govorili i njezina urednica, dipl. ing. Aldina Burić, nastavnica u Srednjoj školi Ambroza Haračića Mali Lošinj, kap. Marko Satalić, kapetan lučke ispostave Mali Lošinj i dr. Julijano Sokolić, pisac i publicist u mirovini.

Promociju knjige vodio je Branko Domac, a odabrane tekstove pročitao je član Amaterskog kazališta JAK, Boris Šegota. Trenutke predaha ispunila je nadahnuta pjesma Ane Stopar, učenice 3. razreda opće gimnazije, koja je oduševljenoj publici vrlo dirljivo interpretirala Gibonnijevu “Udicu” i “More snova” Tedija Spalata.

Nakon pozdrava pokrovitelja – ravnateljice Jelene Bralić i kap. Borisa Rukonića, nazočne je pozdravila urednica koja je kratko istaknula kako su priče iz knjige opisi stvarnih događaja kojima je svjedočio autor ili njegovi suradnici. One nas obogačuju i čuvaju, poučavajući što sve more m?re i zna. Urednica je, potom, pročitala tekst gospodina Stanka Škrbeca, novinara u mirovini, publicista, durogodisnjeg direktora i glavnog urednika Novog lista koji već duže vrijeme s auto-



rom njeguje ideju o tiskanju monografije o tragediji kod Trstenika.

Dr. Julijano Sokolić uz svoj osrvrt o knjizi, predstavio je i životni put kapetana Tomića. Vrlo zanimljivo i dirljivo pismo kapetana Marija Babića, pročitao je kap. Boris Rukonić.

Na kraju promocije publici se obratio i sam autor, kap. Zoran Tomić, koji je sve prisutne pozvao na druženje i na... kupovanje knjige!

Nakon gotovo tri mjeseca susreli smo ponovno kap. Tomića te je na upit kako je publika do sada prihvatile njegovu knjigu te koji su mu planovi za budućnost, odgovorio na svoj osebujan način:

“Nemirno more plovi veoma mirno i taman je malo bavižele koliko je potrebno!”

Do današnjeg dana prodano je, ali i rasprodijeljeno mnogo primjeraka pa je kap. Tomić iskoristio priliku da opet zahvali sponzorima koji su mu pomogli sufincirati ovo izdanje. Kritike su vrlo dobre, a bilo je i mnogih konstruktivnih prijedloga i ponešto ispravaka koji su kap. Tomiću uvijek dobrodošli.

“Nemirnom moru” želimo još puno prevaljenih milja što mirnijim morem te se, usput, preporučamo za novo pokroviteljstvo i novu suradnju u nekoj novoj prigodi.

Aldina BURIĆ, Sandra MALJIĆ

Tekst kap. Marija Babića koji je pročitan na predstavljanjima knjige:

Dragi Zorane,

Kapetanima je najveća mana što ne vole pisati. U vrijeme jedrenjaka, za pisanje imali su škrivane, a kasnije, treći oficali morali su se uhvatiti pera i škartafaca. Nije lako bilo ni čitu napisati par riječi o tome kad je koja ruka počela krcati generalni teret i kad se ispitkala kuverta pa zatim piturala s dvije ruke minija i jednom rukom zelene palubne boje. Da ne govorimo o pisanju, ne daj Bože, pomorske havarije, pa makar ona bila samo partikularna. Rađe dva dana u fortunalu, nego jedno jutro za pisaćim strojem. Nije to boljka samo naših kapetana, nego svih kolega diljem svjetskih oceanova. Kad se povremeno jave pomorci vješti Peru, od Josepha Conrada do Jure Suzanića i Bruna Proface, onda nema ljepšeg promicanja našeg zvanja od napisane biografske riječi.

Zbog toga ti Zorane od srca čestitam. Zaslužio si!

Lijepo si opisao zgode i nezgode kapetana ispostave. I to, ne bilo koje ispostave i bilo kojeg akvatorija. Bio si kapetan ispostave Lošinj, koja je nekada imala status lučke kapetanije. Maticne luke slavnih jedrenjaka, brigantina i barkova Kozulića i Martinolića, kapetana “cape horneraša”. Tradicije i pomorskog duha nije ti nedostajalo na svakoj kamenoj ploči korniže, koloni i šentadi lošinske rive.

Časno si odradio svoj radni vijek na Lošinju. U svim segmentima nadležnosti jedne tako značajne ispostave. U SAR-službi, nautičkom turizmu, redu na pomorskom dobru i neizbjegnoj pomorskoj administraciji.

Više od desetljeća, na neki način, bio sam odgovoran za rad službe sigurnosti plovidbe u Hrvatskoj. Za područje nadležnosti Lučke ispostave Lošinj, bio sam siguran i miran, jer sam uvijek mogao računati na tebe.

Drago mi je, Zorane, da si pedantno i stručno zapisao mnoge akcije na moru tijekom tvog dugogodišnjeg rada u ispostavi. Drago mi je da ostaje pisani trag i to ne samo zbog tebe, nego i zbog naših brojnih kolega koji su radili u službi sigurnosti plovidbe.

Neka se zna, da biti kapetan ispostave - kapetan od porta, nije smo paradiranje u modroj odori po rivi među gliserima i lijepim strankinjama, već da je to odgovoran, stručan, težak i često opasan posao.

Cestitam prijatelju, još jednom u moje ime i u ime Udruge kapetana i časnika trgovачke mornarice - Zagreb.

Mario

U Nemirnom moru nema fikcije

U kultnoj knjizi "Mederanski brevijar" Predraga Matvejevića lučki kapetani opisani su kao "ljudi posebna kova: na Mediteranu orđinalniji od drugih".

Jedan od njih je lučki kapetan Zoran Tomić. On je i u njihovim redovima poseban. Zato što je, eto, objavio knjigu svojih zapisu, prekrasnu knjigu i sadržajem i izgledom, pod zajedničkim naslovom "Nemirno more". Osim što je autor teksta i efektnih naslova svih 101 priče te naslova knjige, Tomić je također kreator likovnog rješenja korica. U suradnji s urednicom Aldinom Burić, izvršio je kompletну grafičku pripremu za tisak. Dosadilo mu je pregovarati s izdavačima, pa je odlučio da, u zajednici sa sinom Igorom, bude izdavač knjige. Lučki kapetan dokazao se, eto, i na području publicistike i izdavaštva kao svestrani talent i nevjerljivo organiziran i poduzetan čovjek.

Knjiga "Nemirno more" je zbirka fascinantnih, istinitih priča, koje se odlikuju ljepotom pripovijedanja. Neke imaju antologisku vrijednost i obogatit će literaturu o čovjeku i moru u njihovoj neprekidnoj interakciji.

Svaki čitatelj naći će neku svoju posebnu priču ili više njih. Izdvajaju se četiri, koje ćete naći pod naslovima: "Trstenik, sudobosnih 5 minuta", zatim "Pismo iz Havane", "Starac u Nemirnom moru" i "Početak Domovinskog rata" na Lošinju. To su nosive priče čitave knjige, ali sve su priče dobre, zanimljive.

Trstenik je potresna priča, rekonstrukcija strašne tragedije mladosti u vodama Kvarnera, kada je u istom nevremenu, pokraj otočića Trstenika i Galuna, smrtno stradalio 19 djevojaka i mlađica školskog uzrasta i dvije odrasle osobe, svi s Raba i Krka, preciznije Stare Baške. Tomić je prvi autor koji je povezao te dvije lokacije stradanja. Istražio je uzroke, izvršio na desetke provjera činjenica, obavio bezbroj razgovora. Pri skupljanju podataka imao je puno povjerenje troje spašenih kraj Trstenika. To su dvije Tomićeve kolegice i kolega iz srednje škole u Malom Lošinju.

Za strašnu tragediju kraj Trstenika Zoran Tomić i ja osobno smo emocionalno vezani, Tomić zato što su stradali njegovi školski drugovi, prijatelji, među njima njegov cimer iz srednjoškolskog doma. Osobno sam, u ime Kotara Rijeka, prisustvovao komemoraciji na Rabu, kada je grad i čitav otok potonuo u duboku, neizrecivu tugu, i u nestvarnu, jezivu tišinu, kada su se majke i očevi zauvijek oprštali od svoje djece koje je uzelo okrutno more.

Iznenađuje Tomićev vrlo zahtjevan, ali uspješan postupak pripovijedanja, u literaturi poznat kao proširena metafora, odnosno personifikacija. To se događa kada priču pri-

povijedaju nežive stvari. Primjerice, Tomiću i čitatelju ove knjige jednu priču pripovijeda barka. Koja ima dušu. Pomorci i ribari vježaruju da barke i brodovi imaju dušu.

Zadivljujuće je umijeće Tomićeva pripovijedanja. Znameniti talijanski pisac Claudio Magris, najbolji svjetski eseist današnjice, ističe posebnu vrijednost one vrste pripovijesti koja "navodi stvarnost da govori". Magris dodaje da je "možda to danas najživljiji i najplodniji rod književnosti, barem one pripovjedačke: toliko življii i poetičniji od 'romana' što nam pričaju kako je i zašto gosp. X sretan ili nesretan s gđom Y".

Knjigu "Nemirno more" mogao je napisati samo čovjek kojega krase tri osobine: prvo – neporeciva stručnost i golemo iskustvo; drugo – veliki humanizam; i treće – raskošan dar pripovijedanja.

Autor zacijelo nije imao pretenziju pisati kratke priče kao književni rod. Nego je želio objaviti zanimljive i poučne priče iz prakse najdinamičnijeg, najdogovornijeg i opasnog posla na moru i obalama. Mimo njegovih pretenzija, rođene su faktografske eseističke pripovijesti koje sežu u polje moderne literature, kakvu vidi Claudio Magris. U "Nemirnom moru" nema fikcije. Poznata je istina da je stvarnost jača od svake mašte.

Autor nije svjedok događaja na moru i njegovim obalama. Nije puki promatrač – što bi bio novinar koji bi pisao o istim stvarima. Ne. Autor je više od toga. Pisac "Nemirnog mora" je protagonist, sudionik zbivanja o kojima čitamo. Što tekstovima daje nezamjenjivu autentičnost, vrijednost i draž. Dakle, to je štivo iz prve ruke. Lučki kapetan je autoritet, zapovjednik svim ljudima, plovilima i njihovim posadama na mjestu izvanrednih događaja. Lučki kapetan personalizira državnu vlast. Zoran Tomić je poznat po rigoroznom poštivanju zakona, ali i po pravednosti. Naročito po beskompromisnom čuvanju pomorskog dobra – što je neizrecivo veliki izazov današnjeg vremena. Izrastao je u legendarnu ličnost Kvarnera. Čitajući knjigu imamo privilegiju stvari na moru i na obali gledati očima lučkog kapetana, na neki način svakog od sedamdesetak koliko ih trenutno ima duž hrvatske strane Jadrana.

To su autentične, provjerljive priče čovjeka koji je četvrt stoljeća bio kapetan Riječke lučke kapetanije, ispostave Mali Lošinj. Autor, koji koji sve opisuje iz prve ruke, čitatelj će vjerovati svaku riječ. A vjerovati piscu – velika je stvar, najveća.

U jednoj od priča – naslov je "Starac u Nemirnom moru" – Tomić će zadobiti posebne simpatije čitatelja svojom iskrenošću. Čovjek koji je kao zapovjednik broda, kroz oluje i požare brodova prošao oceane i mnoga mora

svijeta, a kao lučki kapetan spašavao i spasio na desetke života, zamalo je sam izgubio život nadomak svoga doma, po bonaci... Tko bi vjerovao, ha! To – kako je vodio borbu s morem na život i smrt – valja pročitati. I pamtit. Rijetka je to priča.

S obala se dnevno otiskuju stotine i tisuće skipera, članova posade, turista, plivača, kupača. Koji na more dođu puni bezbrižnog samopouzdanja, ali često i puni neznanja i neiskustva. Puni zdravlja. A onda, kada skiper neoprezno uključi autopilota, a kupač otplica dalje od 100 metara od obale, iznenada, idilično more postane - krvavo more. Tomić naturalističkom maniom, ali s pravom mjerom, opisuje i takve prizore kada propeler poput britve odsječe ruku, ili samelje nečije tijelo. To bi trebali pročitati ne samo pomorci, skiperi, ribari, nego svi domaći i strani turisti. Vidjet će da ići zdrav na more i u more nije dovoljno. Neke stvari treba znati. Treba htjeti doznati od stručnih ljudi, kakav je Tomić. Ne vlastitim iskustvom. Tada je kasno. Doduše, ponekad na moru treba imati ne samo znanja i zdravlja nego i malo sreće. Na Titaniku su svi bili zdravi. Može se jamčiti da će Tomićeva knjiga svakome tko je pročita pomoći da se na obale, u luke zaklona i svojim domovima, ma gdje bili, s Jadrana uvijek vraćaju s osjećajem sigurnosti, živi, zdravi i radosni.

Knjiga "Nemirno more" svojom kvalitetom sama se nudi za prijevod na jezike stranih turista, prvenstveno na talijanski, njemački, engleski...

Nezamislivo je da Zapise lučkog kapetana ne bi pročitao svaki učenik nautike, svaki student pomorskog fakulteta, a i njihovi profesori. Ne zato što bi Zapisi trebali biti uvršteni u obveznu ili neobaveznu literaturu za pripremu ispita, nego računajući na njihovu intelektualnu i strukovnu radoznalost.

Gledajući sve to bogatstvo sadržaja i ljestvu knjige - knjige boje mora - spontano se nameće pitanje: Pa gdje ste, dovraga, kapetane Tomiću, dosad bili?! Kao autor knjige?!

Knjiga "Nemirno more" značajno će obogatiti hrvatsku, mediteransku i europsku literaturu o čovjeku i moru. Ova zbirka kratkih priča, s mnoštvom dokumentarnih fotografija te pomorskih karata, po ljepoti i superiornom iskustvu te intelektualizmu, a ujedno po jednostavnosti pripovijedanja, podsjeća na Matvejevićev "Mederanski brevijar" - knjigu koja je izašla u pedesetak izdanja širom svijeta, uključujući japanski i korejski jezik.

Kapetan Tomić napisao je i objavio zbirku priča koju slobodno možemo nazvati "Kvarnerskim brevijarom".

Završavam pozivom: Čitajmo Tomića!
Stanko ŠKRBEĆ

Hibridni pogoni za turističke brodove

Hibridni pogoni danas predstavljaju prijelaznu fazu od čistih pogona motora s unutrašnjim sagorijevanjem na sustave koji su ekološko i energetsko prihvativi, npr. čiste elektropogone, pogone na vodik, itd. Hibridni pogon je ustvari svaki pogon, koji kombinira bar dva različita pogonska sustava, npr. motor s unutrašnjim sagorijevanjem (skraćeno motor SUS), elektropogona, hidrauličnog pogona i slično. Kombinacijom možemo očekivati pogodnu energetsku i ekološku sliku pogonskog sustava u različitim uvjetima uporabe vozila. Kod manjih cestovnih osobnih vozila danas susrećemo kombinaciju pogona motora SUS i elektropogona. Kod ove kombinacije nude nam se dvije glavne vrste hibridnih pogona: paralelni pogon kod kojeg se motor SUS upotrebljava uglavno direktno za pogon vozila, usto se višak pogonske snage (i kod kočenja vozila) u pogonjenom generatoru/elektromotoru paralelno upotrebljava za proizvodnju električne energije, koja bilo da puni akumulator ili, u slučaju potrebe po dodatnoj snagi na kotačima vozila, napaja elektromotor, koji "pomaže" motoru SUS. Postoji još drugi sustav serijskog hibridnog pogona, kod

kojeg motor SUS ne pogoni vozila nego služi samo generaciji električne energije za napajanje akumulatora, dok elektromotor sam pogoni vozilo. Kod manjih brodskih motora za turističku namjenu paralelni je hibridni sustav povoljniji, jer manji generator/elektromotor, koji proizvodi elektriku uglavnom napaja baterije i služi za postizanje povremeno potrebne veće ukupne pogonske snage na propellerskoj osovini, služi upućivanju motora SUS ili preko elektromotora služi služi kao alternativni kratkotrajni i ekološki pogodan električni pogon kod ispoljavanja broda iz marina i pristaništa. U tom članku ćemo raspravljati samo o paralelnom hibridnom sustavu motora SUS i elektro generatora/ elektromotora za pogon manjih brodica.

Zašto hibrid u brodu?

- Mogućnost alternativne ili simultane uporabe elektromotora i / ili dizelovog motora za pogon broda
- Pogon elektromotorom: plovidba bez škodljivih plinskih emisija i bez buke, što je povoljno za lokalnu plovidbu u marinama i u gusto naseljenim obalnim područjima
- Posebni – odvojeni generator elek-

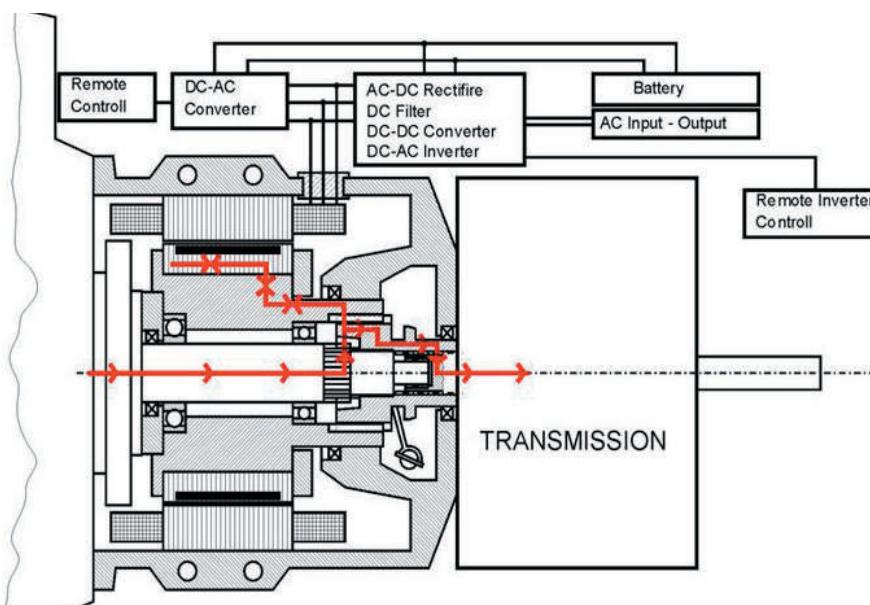
trične struje nije potreban; rezultat su niži troškovi brodske opreme

- Integracija generatora odnosno elektromotora u zamašnjak dizelovog motora rezultira smanjenjem gabarita pogonskog sustava i osigurava generaciju obilja električne energije...
- Povećanje gustoće pogonske snage i bolja ekonomičnost sustava rezultira nižom specifičnom potrošnjom goriva
- Viši stupanj učinkovitosti generacije električne struje vodi ka nižoj specifičnoj potrošnji goriva
- Mogućnost kratkovremenog povećanja ukupne raspoložive snage brodskog pogona (elektro-booster)
- Uporaba i pohrana samo jedne vrste pogonskog goriva na brodu

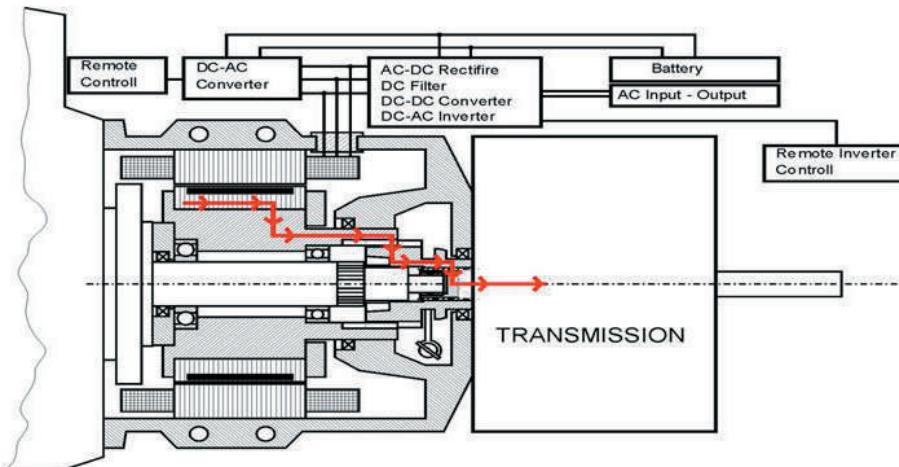
Na Fakultetu strojarstva Univerziteta u Ljubljani je za proizvođača brzohodnih dizelovih motora za pogon manjih turističkih brodova "Steyr Motors" iz Austrije (do snage cca. 200 kW) prije deset godina razvijeno do stupnja prototipa) ponuđeno i patentirano izvorno rješenje koncepta brodskog hibridnog pogona u dvije konceptualne varijante:

- Koncept klasične konstrukcije brodskog hibrida s motorskim zamašnjakom
- Koncept hibridnog pogona s isklapljivim zamašnjakom pogonskog motora s mogućnošću izravnog prebacivanja elektropogona na pogon dizelovim motorom

Ovdje ćemo zbog jednostavnosti pogledati samo koncept klasične konstrukcije brodskog hibrida s motorskim zamašnjakom u dvije osnovne pogonske funkcije: 1.) kao motorski pogon dizelovim motorom SUS, koji uz pogon broda dodatno preko generatora proizvodi i puni baterije obiljem električne energije, ili (prema izboru) kao (dodatni) elektromotor "pomaže" motoru SUS kod upućivanja (kad motor SUS miruje), ili dodatnom snagom elektromotora poboljša ubrzavanje broda (Slika 1). Na slici 2) je



Slika 1: shema brodskog hibrida; pogon broda vrši se elektromotorom i/ili dizelovim motorom



Slika 2: shema izvedbe brodskog hibridnog pogona; brod odnosno mjenjač prima snagu samo od elektromotora

shematski prikazana raspodjela snage istog hibridnog pogona, gdje se pogon broda vrši samo preko elektromotora.

Kratki opis sastavnih dijelova i djelovanja hibridnog brodskog pogona.

Rotor generatora odnosno elektromotora je ustvari zamašnjak motora, koji svojom "novom" funkcijom bitno ne povećava dimenzije osnovnog motora. Generator/elektromotor je visokofrekventna trofazna sprava bez četkica, koja je vezana na DC-AC konverter. Rotor je sastavljen iz lamela permanentnih magneta iz rijetkih zemalja, koje omogućavaju postizanje visokih snaga i visokog stupa iskorištenja motor/generatora (preko 80%) već kod niskih okretaja motora. Zato je već kod niskih okretaja elektromotora postignuta dovoljna snaga za alternativni pogon broda, a time je i buka tog ekopogona kod plovidbe u luci ili marinu još dodatno niža.

Prikazani inovativni hibridni brodski sustav se odnosi na napravu za generaciju istosmjerne ili izmjenične struje, koja služi upućivanju pogonskog motora SUS, pogonu broda pomoći generatora/elektromotora, koji bez održavanja i u sprezi s motorom SUS, s kopčom i mjenjačem predstavlja kompaktну jedinicu hibridnog pogona. Sustav omogućava klasični pogon broda motorom SUS i/ili pogon električnim motorom/generatorom, koji se napaja iz baterija preko DC-AC konvertora i vrti se u izabranom smjeru. Uz to je moguća proizvodnja električne

struje istim motorom/generatorom, kojeg vrti motor SUS, a regulaciju omogućavaju odgovarajuće električne i elektronske komponente. Motor/generator smješten je u kućište postojećeg motorskog zamašnjaka. Namotaji motora/generatora su spojeni na DC-AC konverter tako, da služi motor/generator kod zaustavljenog motora SUS i kao starter motoru SUS.

Na sl.1 je prikazana shema toka prijenosa snage hibridnog brodskog pogona kod rada osnovnog motora SUS: snaga motora SUS se preko motorske osovine, uključene kandžaste spojke kopče prenosi na produžetak pogonske osovine, koja je spojena s mjenjačem i osovinskim vodom brodskog propelera, a istovremeno je spojena i dodatno vrti rotor motor/generatora. Motor SUS dakle pogoni brod, a samo manji dio (5-10%) je upotrijebljen za pogon generatora, koji puni akumulator. U principu je taj način način dugotrajne ekonomične vožnje broda kod optimalnih uvjeta djelovanja motora SUS dok se proizvedena električna struja direktno ili preko akumulatora upotrebljava za napajanje većih potrošača na brodu (radar, grijanje, hladnjaci, perilice, itd). Za takav izbor pogona potre-

ban je samo mali aksialni pomak kopče, koja spaja motor SUS s rotorom motor/generatora u ulaznom osovinom brodskog mjenjača. U slučaju upućivanja motora SUS, izabrana elektronika pretvara generator u elektromotor, koji upućivanjem u direktnom spoju s motorom SUS uputi glavni motor. Od momenta, kad je motor SUS upućen i radi, upotrebom dodatne moći elektromotora moguće je povećati ukupnu snagu hibridnog pogona na propellerskoj osovini broda.

Na sl.2 je prikazana shema raspodjele snage hibridnog brodskog pogona za slučaj samo električnog pogona broda; kopča je uzdužno dodatno pomaknuta u desno toliko, da motor SUS nije više mehanički spojen s motor/generatorom. Pomoći elektronike je izabran sustav napajanja elektromotora strujom iz akumulatora: elektromotor je izravno spojen s ulaznom osovinom u mjenjač brodskog motora i služi vremenski ograničenoj dužini ekološke vožnje broda samo elektromotorom u marinama i lukama.

Na sl. 3 je prikazano kućište zamašnjaka motora SUS, koje se po dimenzijama skoro ne razlikuje od originalnog. U unutarnji obod kućišta je utisnut stator motor/generatora s trofaznim namotajima. U kućištu su ulivene i cijevi za vodeno hlađenje statora.

Prednosti prikazanih tehničkih rješenja hibridnog pogona brodova su:

- Veća gustoća pogonske snage i bolja štedljivost pogona
- Visoki stupanj iskorištenja kod generiranja električne struje
- Mogućnost privremenog povećanja snage dizelovog pogona paralelnim uključenjem elektromotora (elektro-booster)
- Niske emisije ispušnih plinova i niska buka kod plovidbe hibridnim pogonom
- Plovidba na električni pogon => nema škodljivih emisija, a buka pogona je minimalna
- Velika raspoloživost električne energije
- Najprikladniji način plovidbe u marinama i lukama
- Manji troškovi brodske opreme
- Bolje ubrzanje broda
- Manje dimenzije brodskog pogonskog sustava
- Manja buka pri generiranju električne struje
- Upotreba i skladištenje samo jedne vrste goriva na brodu



Slika 3: Kućište zamašnjaka motora SUS i stator utisnutog motor/generatora s trofaznim namotajima

Brže plovilo treba izbjegavati sporije

I kad sam već mislio da sam dojadio "i Bogu i Vragu" mojim dvadesetogodишnjim pričanjima i pisanjima o potrebi dopune pravila za izbjegavanje sudara na moru u odnosu većih i manjih, te bržih i sporijih plovila, "ukazao" mi se Ivica Radić, kap.d.pl. iz Fažane. U razgovoru mi je saopćio kako mu je pilot, pri pilotiranju teritorijalnim vodama Nizozemske napomenuo kako brže plovilo treba izbjegavati sporije. Hura!!

Ima, dakle, bar dvadeset godina tome kako se zalažem da se propiše da manje plovilo treba izbjegavati veće, brže sporije, slobodno plutajuće onog usidrenog i da se pojma glisiranja zamijeni pojmom brzine.

Ajmo redom:

O veličini plovila

U COLREG-u u dijelu izbjegavanja sudara na moru plovila koja se kreću strojem, nigdje se ne pravi razlika između velikog broda i malog, odnosno brodice. Sva se plovila tretiraju jednakovažnim. Također ne razmatra se razlika u brzinama. Imajmo na umu da je COLREG, u dijelu izbjegavanja, napisan za brodove. Svi se oni podrazumijevaju "velikima" i svi imaju "podjednake" brzine, i sve slučajnosti pri njihovim sastretima su detaljno razmatrane.

U Narodnim novinama 79/2013. donesen je Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinima i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom s naknadnim dopunama i izmjenama NN 140/2014. te NN 57/2015.

Po definiciji, "unutarnje morske vode" su one koje su u tjesnoj vezi s kopnjom i na kojima se primjenjuje međunarodno pravo kao da su dio kopna. "Teritorijalno more" je ono unutar 12 M udaljeno od spojnica vanjskih rtova (pri niskoj vodi) prema otvorenom moru.

Gore spomenuti Pravilnik primjenjuje se i mjerodavan je za unutrašnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske. I opet, odnosit će se ovdje samo na plovila koja plove strojem. U 2. dijelu,

glava 1. članku 6., definira da: plovilo plovi kada nije nasukano, usidreno ili privezano za obalu. Nadalje, pod duljinom plovila smatra se duljina preko svega.

U glavi 2., članku 10., stoji: (1) za rizik sudara u slučaju sumnje treba uzeti da opasnost postoji. U članku 12. koji se odnosi na uske kanale u točki (2) stoji da brod kraći od 20 m ili jedrenjak ne smije ometati drugi (smatra se veći) brod. U članku 13. gdje se govori o shemama odvojene plovidbe u alineji (3) stoji da brod ne smije (ako je to moguće) koristiti se "zonom priobalne plovidbe"¹. Brodovi kraći od 20 m, jedrenjaci i ribarski brodovi to mogu. U dijelu 3. koji razmatra Sigurnost plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske u glavi 1., članku 45. stoji da plovni objekti kraći od 24 m se moraju uklanjati većim brodovima u području omeđenom radijusom od 1 M od ulaza u luku, sidrište,... U članku 48. stoji da se jahte ne smiju približavati obali na manju udaljenost od 15 m, a motorne brodice i jedrilice na manje od 50 m. Na manjim udaljenostima može samo pri uplovljavanju u luku. Smatram da ovdje treba iznijeti definirati brodice: brodica je kraća od 12 m, ima manje od 15 BT ili može prevoziti manje od 12 osoba. Bliže od 50 m od obale smiju pristupati samo brodice na vesla, daske, kanui, sandoline, pedaline...

U prolazu pored plaže plovilo smije prolaziti na najmanje 50 m od ograde ili 150 m od obale. Gliseri, plovila na mlazni pogon i slične "fele" trebaju se držati najmanje 300 m od obale. Ne spada u predmet kojeg obrađujem – ali da podsjetim: plovilo ne smije sidriti bliže od 150 m prema otvorenom moru od "nautičkog sidrišta" pod čime se smatra koncesionirano područje sa sidrištim za plovila.

Dakle, što se izbjegavanja tiče, navedeno je samo za brod manji od 20 m da u slučaju suženja morskog puta treba dati

prednost većem brodu (dio 2., glava 2., članak 10., (1)). Prepostavimo da vas sud pozove kao vještaka u slučaju sudara broda od 19 m s brodom od 21. Što bi odlučili? Ili broda od 19,99 m s brodom od 20,01 cm? Možemo ići tako dalje na mikrone, do apsurda. Sličnu glupost može se navesti i za brodove do 24 m koji se na 1 M od luke trebaju sklanjati većima.

Takvih dilema neće se naći u odnosu između plovila u jedriličarskim natjecanjima. Ona su detaljno razrađena u Pravilima jedriličarskih natjecanja, Regatna pravila, ISAF odnosno HJS.

Svi se mi slažemo, stvar je etike, da kod izbjegavanja sudara manje se plovilo treba ukloniti većem. Isto tako stvar je etike (ili estetike) da muškarac u mnogim slučajevima daje prednost ženi. No pravila ponašanja (bonton) ne zadovoljavaju se samo preporukom, etikom ili estetikom – već strogo propisuje da u kafić, bar, restoran... ulazi prvo muškarac a nakon njega žensko, da po stepenicama na gore ide naprijed muškarac itd., itd. No, ako u kafić prvo propustimo ženu, osim neukusnog čina, ništa se neće dogoditi. Nikakva nesreća, nikakva šteta. Kod sudara plovila, nasuprot tome, može doći do gubitka života jedne ili više osoba, materijalne štete i mogućnost zagađenja okoliša.

Predlažem stoga da se propiše koji su omjeri brodova kod kojih se jedan treba sklanjati drugome. Kako je veličina plovila naj, naj uočljiviji parametar, a i u slučaju nezgode najlakši za naknadnu provjeru, predlažem da to bude duljina. Na primjer, da se svako plovilo treba sklanjati s puta plovilu koje je od njega deset puta duže. To znači da bi brodica od naprimjer 5 m, trebala dati prednost brodu od 50 m ili većem. Naravno da bi o omjerima trebalo ozbiljnije razmotriti, ovdje je brojka deset samo indikativna.

O brzinama plovila

Holandezi su u mnogočemu drugačiji od drugih. Rekao bih napredniji. Naprimjer, po njihovim cestama, ulicama i slično mogu dva bicikla voziti usporedno, naravno da ukupna širina s razmakom

¹ Moram napomenuti da i uz najbolju volju nisam uspio naći definiciju „Zone priobalne plovidbe“

među njima bude manja od širine najšireg cestovnog vozila (a koje se može samostalno kretati). Već su uveli da u njihovom teritorijalnom moru brže plovilo izbjegava sporije. Opet se može postaviti pitanje: koliko brže - jedan čvor, pet čvora...? Mislim da bi i ovdje trebalo uvesti omjer: na primjer da plovilo čija je brzina pet puta veća, treba izbjegavati onog kojemu je brzina pet puta manja. To praktički znači da mene, koji plovim brzinom od 4 čv., treba izbjegavati svako plovilo koje je brže od 20 čv. I opet želim napomenuti da su omjeri proizvoljni, detaljnija studija trebala bi dati točan broj.

Rješavanje dvojnih slučajeva

Teorijski, može se dogoditi ovakva situacija: ja s brodicom od 5 m trebam izbjegavati brod od 50 m ili dulji. S druge strane, moja brzina je 4 čv, a onog drugog broda je preko 20 čv. Dakle on treba izbjegavati mene.

U ovakvim slučajevima bi trebalo dati veću važnost brzini, jer veća brzina može prouzročiti veće štete. Dakle, takav bi brod trebao izbjegavati mene.

Izbjegavanje sudara u slučaju plovila koje se ne kreću u odnosu prema dnu i onih koji se ne kreću u odnosu na vodu

Plovilo koje se ne kreće u odnosu na vodu treba izbjegavati plovilo koje se ne kreće u odnosu na dno.

Glisiranje

Posjedovao sam "gliser" od 3,25 m koji je s motorom na kojem je pisalo da ima 20 konjskih snaga glisirao već pri brzini iznad 11 čv. Katamaran "Judita" ne glisira pri brzini od 32 čv! Tko bi prije uočio i izbjegao (bilo skretanjem ili zaustavljanjem) salutalog plivača - ja ili "Judita"?

Još jednom molim pomorske vlasti i novinare da se ne obaziru na glisiranje – već na brzine plovila.

Zaključak

Predlažem da se pravila o izbjegavanju sudara na moru u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske dopune, naprimjer:

- plovilo na strojni pogon treba izbjegavati drugo plovilo na strojni pogon koje je od njega dulje deset ili više puta

- plovilo koje je pet puta brže od sporijeg, treba izbjegavati sporijeg

- u eventualnosti suprotnih rješenja gornja dva slučaja, treba izbjegavati brže plovilo

- plovilo koje miruje kroz vodu treba izbjegavati plovilo koje miruje preko dna te da se umjesto pojma "glisiranje" koristi pojma "brzina".

Dinko ZOROVIĆ

BUDUĆNOST LEŽI U SPECIJALIZIRANIM REEFER-KONTEJNERSKIM BRODOVIMA

Sumrak klasičnih reefer-brodova

ALEKSI LINDSTRÖM



Nekada davno, prije četrdeset ili pedeset godina, brodovi-frižideri bili su daleko najljepši brodovi za prijevoz tereta. Svojim vitkim linijama, brzinom, bijelom bojom kojom su bili obojeni, pljenili su pozornost svakoga gledatelja, a izazivali želju za ukrcanjem kod svakoga pomorca. Brzine su im bile od dvadeset čvorova pa naviše, a luke ticanja egzotične, sa svim čarima koje su pružale.

Prije šezdesetak godina započela je kontejnerizacija, jedina prava revolucija u pomorstvu u posljednjih pedeset godina. Isprva, kontejneri nisu bili izravna prijetnja konvencionalnim brodovima za prijevoz rashladnih tereta, jer je putovanje feeder-brodova do luka gdje su teret preuzele maticе, pa ponovni razvoz s feeder-brodovima odužilo njihovo putovanje.

Međutim, kriza na svjetskom tržištu početkom 21. stoljeća prisilila je brodare s kontejnerskim brodovima da u bescjenjenje krcaju sve što je moguće. Samim time, proizvodnja reefer-kontejnera započela je vrtoglavo rasti, te su konvencionalni reefer-brodovi počeli rapidno gubiti terete.

U posljednjih deset godina s približno 800 brodova za prijevoz rashladnih tereta, flota se smanjila na njih oko 500. Brodova mlađih od pet godina trenutno u svijetu ima svega jedanaest, a ujedno

niti jedna novogradnja nije naručena.

Predviđanja govore da će se 2020. godine manje od 10% rashladnih tereta prevoziti konvencionalnim brodovima. Vozarine su trenutno niske, a i dalje padaju, tako da nitko ne vidi bolje dane za konvencionalne brodove-frižidere.

Budućnost leži u specijaliziranim reefer-kontejnerskim brodovima koji će isključivo prevoziti rashladne terete s juga prema sjeveru, dok bi u obrnutom smjeru vozili prazne reefer-kontejnere ili klasične kontejnere s nekim teretima.

Isto tako, vjerujem da će oživjeti segment malih brodova-frižidera koji bi isključivo služili za prekrcaj ribe na oceanima s velikih ribarica. Ti će brodovi za nekoliko godina godina biti u velikoj potražnji, jer se očekuje da će poslije 2024. godine u svijetu operirati svega 23 takva broda. Razlog je jednostavno starost flote; približno 28-30 godina. Drugim riječima, vraćamo se jednostavnim brodovima sa samaricama za prijevoz smrznutih tereta, uglavnom ribe.

Nostalgija za onim ljepotanima prekrasnih linija ostat će duboko u našem sjećanju.

kap. Berislav Vranić
MM FNI MIIMS
IMO Goodwill Maritime Ambassador
Sworn Surveyor

PIŠE BORIS RUKONIĆ

Autonomni brodovi

Novo tehnološko doba otvara do jučer neslućene mogućnosti u svim područjima ljudskih aktivnosti, pa tako i tamo gdje se to dosad smatralo nevjerojatnim. Pomorstvo - kao struka i grana privrede, sa svojim doprinosom razvoju čovječanstva, izuzetno je složen posao i gotovo da i nema faktora: prirodnih ili ljudskih, koji s pomorstvom nemaju zajedničkih točaka. Umjetnost upravljanja brodom – kako od ljudi direktno na njemu, tako i onih koji posao obavljaju na kopnu, počinje nadilaziti prirodne sposobnosti samih ljudi, pa se sve više razvija tehnologija kao nadogradnja čitavom procesu.

Do sada, brodovi su imali kvalificiranu posadu koja njima upravlja. Druga faza odnosi se na daljinski upravljane brodove bez posade, pri čemu se njima aktivno upravlja s kopna. Sljedeća faza su automatski brodovi, upravljeni naprednim kompjuterskim programom i pod kontrolom s kopna. Posljednja faza – zasad još uvijek kao ideja, povezala bi pret-

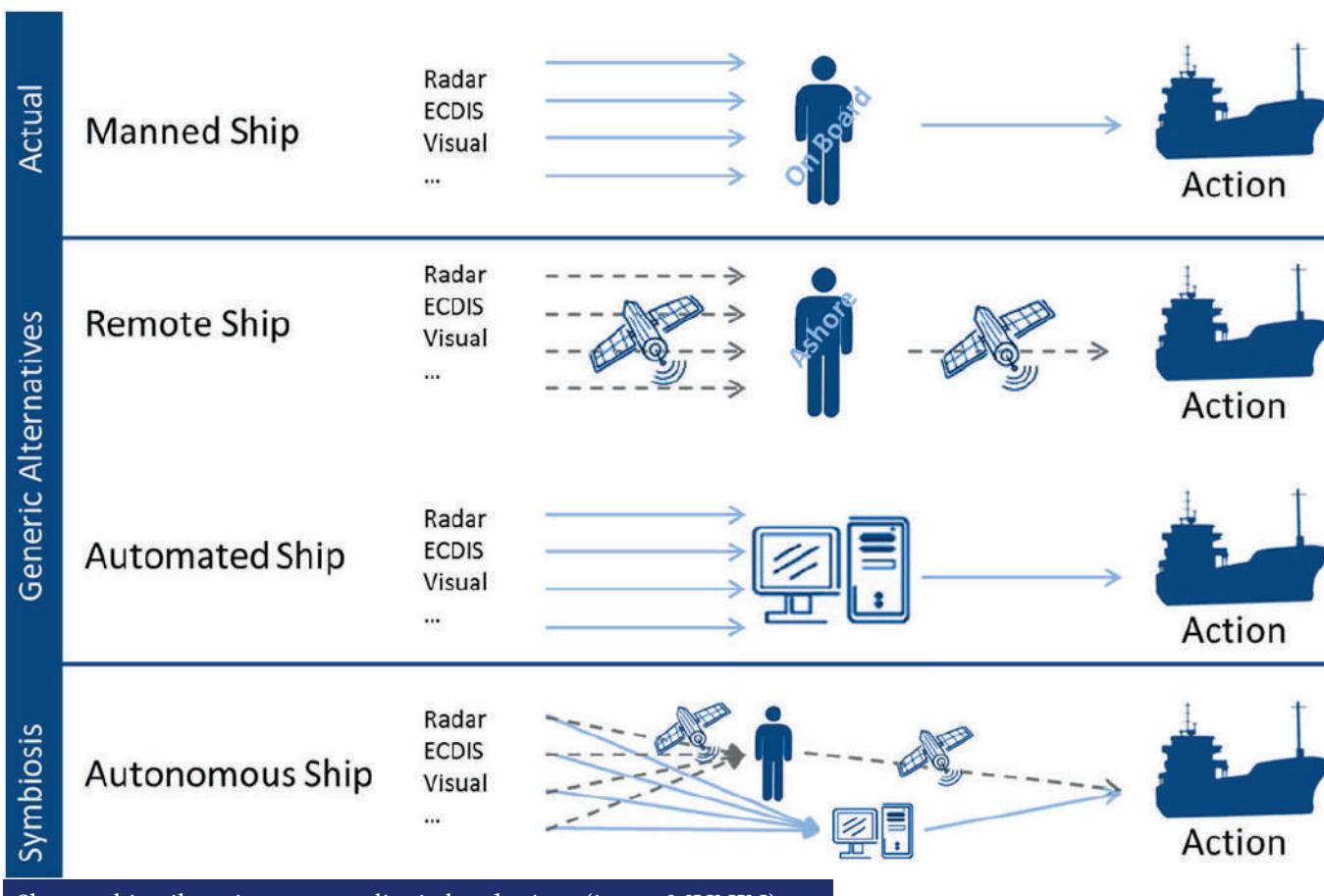
hodne dvije faze u cjelinu, što bi za brod značilo da nije potrebna nikakva aktivna kontrola – a u slučaju da je vanjska intervencija potrebna, dovoljno bi rano stiglo upozorenje na određeni problem. Brod i teret spadaju u objekte visoke vrijednosti i rizika, pa se testiranje nove generacije brodova vrlo ozbiljno provodi.

Drugi vrlo važan problem predstavlja pouzdano rješavanje cibersigurnosti. Obzirom na nesagledive posljedice koje bi mogle nastati zbog nedovoljno sigurne veze, ne smije biti moguća kompromitiranost sistema zbog nekontroliranog vanjskog utjecaja. U tu svrhu primjenjivat će se najsigurniji i najpouzdaniji načini komunikacije, koji će se učestalo nadograđivati. Ipak, prednosti su velike – dostupnost informacija omogućuje neusporedivo efikasnije komercijalno upravljanje brodom.

Osim aspekata sigurnosti i ekonomičnosti te utjecaja na okoliš, intenzivno se radi na pravnom okviru koji bi obuhvatio ovakav vid pomorskog prijevoza. Jedan

od sadašnjih problema odnosi se na propise o sigurnom minimumu posade neophodnom da upravlja brodom, pri čemu zbog još uvjek nepoznatih rizika nije za sada predviđeno da brod bude autonoman i potpuno bez ljudstva. Pomorstvo je izuzetno međunarodna djelatnost, prisutno svuda u svijetu i podređeno lokalnim zakonima i propisima država u kojima se u datom trenutku brod nalazi. Usklađivanje tih propisa zadatku je Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Raznim konvencijama uveden je red u svjetsko pomorsko zakonodavstvo, ali je zbog birokratskih razloga još vrlo dalek put da se u to uključi i nova generacija brodova.

Princip rada autonomnih brodova – čitav proces upravljanja kompjuteriziran je. Inputi iz okoline dobivaju se već danas uobičajenom elektronskom opremom (ECDIS, radari, kamere visoke razlučivosti, infracrvene kamere...). Brodski kompjuter sve informacije trenutno obrađuje i samostalno donosi odluke o



Shematski prikaz tipova upravljanja brodovima (izvor: MUNIN)



Brod bez posade: Rolls Royce - Flickr (izvor: EMERJ)

upravljanju brodom, a sa svime je satelitskom vezom uključena i centrala na kopnu, koja u bilo kojem momentu može preuzeti upravljanje. Pogonski stroj je potpuno automatiziran, manevriranje i komande dolaze također iz brodskog kompjutera. Da bi ovakav složeni sustav bio funkcionalan, trebalo je riješiti problem objedinjavanja inputa iz različitih senzora te algoritme samostalnog odlučivanja (izbjegavanje sudara, vremenski uvjeti i slično). Pritom je potrebno osigurati stabilnu i trenutnu povezanost s kopnjom, koristeći sve tehnološki dostupne mogućnosti. Satelitska veza koja pokriva sva područja na Zemlji, kao i pouzdana kopnena veza tamo gdje je to moguće, te bilo koji drugi vid komunikacije koji sprečava da se izgubi veza s brodom zasad još nisu dostatne, ali se takvo stanje ubrzano mijenja.

Osim navedenog, u razvoju je i MU-NIN (*Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks*), njemačko-norveški projekt razvoja tehnolo-

logije koja bi autonomnim brodovima omogućila samostalno donošenje odluka u pojedinim situacijama.

Prema studiji Allianz Global, 75–96 posto svih nesreća u pomorskom sektoru može se pripisati ljudskom faktoru. Taj se rizik autonomnim brodovima značajno smanjuje, premda će se pojaviti novi problemi o kojima se zasad još samo nagađa. Prije široke primjene takvih brodova, detaljno se ispituje kakvi rizici se mogu pojaviti, kako bi se barem dio mogao kontrolirati. Ipak, s ekonomске strane ovakav način prijevoza robe morem postat će imperativ, jer s obzirom na to da je u ovakovom scenariju posada suvišna, na brodu ne postoji klasično nadgrađe i prostorije za posadu. Time se postiže ušteda ne samo na posadi, već i na materijalu, aerodinamičnosti, gorivu i ostalom. Brod je u cijelosti namijenjen prijevozu tereta i ekonomski daleko isplativiji.

Do sada je već obavljeno više pokusa s autonomnim brodovima, a ovog ljeta

preko Atlantika kreće prvi takav brod: 12-metarski "Maxlider", nakon uspješno obavljenog prijevoza tereta od Ujedinjenog Kraljevstva do Belgije. Norveška je kao strateški zadatak postavila cilj razvoja ovakvih brodova, osnivanjem NFAS-a (*Norwegian Forum for Autonomous Ships*), kojim bi se koordiniralo razvoj i istraživanje tehnologije potrebne u tu svrhu. "Yara Birkeland" bit će prvi kontejnerski brod koji će potpuno autonomno zaploviti na komercijalnoj ruti u vodama Norveške. "Rolls Royce" je također vrlo mnogo doprinio razvoju ovakvih brodova, a očekuje se da će prvi testovi na kratke staze započeti 2020. godine, daljinski upravljeni brodovi u obalnom prijevozu zaploviti će do 2025. godine, a na prva prekoceanska putovanja krenut će se do 2035. godine.

Dakle, budućnost se već nazire, što za pomorsku struku znači samo to da će postati potrebne ozbiljne prekvalifikacije i potpuno drugačiji pristup kako izobrazbi, tako i razmišljanju.

LOGER "NEREZINAC" PLOVI TURISTIČKIM VODAMA

Jedra puna priznanja

Veliko zadovoljstvo - koje su oni koji su pokrenuli, "gurali" i konkretnim radom ostvarili obnovu starog jedrenjaka tipa loger, osjetili kada je početkom godine brod predstavljen pod nazivom "Nerezinac" i privezan uz Rivu lošinjskih kapetana u Malom Lošinju - nastavlja se i dalje, uživanjem u plodovima projekta.

Brod je izgrađen približno 1880. godine, do ove obnove zvao se "Dražica", a njegovu su obnovu pokrenuli Karl-Heinz Pütz, Krešo Lekić i Ferdinand Zorović iz Nerezina. Završetak akcije prikupljanja novca i radova na brodu dočekao je jedino Zorović, dok su Pütz i Lekić u međuvremenu preminuli.

Loger je dugačak 19,6 metara, ima dva jarbola i nosivost od približno tristo tona. Za njegova radnog vijeka, bilo je uobičajeno da posadu ukupno čini četiri do pet osoba. Ovakvi brodovi, karakteristični za Lošinj, služili su za prijevoz drva, vapna, pijeska i ostalog tereta. Stilizirani loger prikazan je i na grbu Nerezina.

U štivi (potpalublju) broda je uređen multimedijalni postav kojim je prikazan život na brodu - posada, hrana, tereti, pomorske rute te gradnja i održavanje bro-

da. Nakon što se razgleda taj dio broda, postaje jasnije da loger unatoč svojem atraktivnom izgledu nije neka raskošna jahta, već plovilo koje je služilo za težak rad i na kojem je život bio vrlo težak, a svakodnevica mornara dramatična. Posjet brodu je besplatan, a kada nije privezan uz rivu, "Nerezinac" plovi otočnim akvatorijem kao kulisa raznim (turistički vrijednim) priredbama. Možda je i najatraktivnije bilo sudjelovanje ovoga broda u ovogodišnjem Nautičkom koncertu Puhačkog orkestra "Josip Kašman" iz Malog Lošinja, čiji su članovi svirali na samom brodu, dok je bio usidren u uvali Engleza na otočiću Koludarcu - dosad su nautički koncerti lošinjskog orkestra bili održavani tako da se muziciralo s obale, a samo su posjetitelji bili na plovilima. I na svojem privezu, "Nerezinac" se koristi za održavanje scensko-zabavnih događaja, pa je tako između ostalog poslužio kao mjesto odigravanja kazališne predstave i madioničarskog spektakla. Koristi se i u političkim prigodama; loger je u travnju ove godine posjetila i predsjednica RH Kolinda Grabar-Kitarović.

Na Danima hrvatskog turizma, odr-

žanima početkom listopada u Slavoniji, "Nerezinac" je nagrađen kao najbolja inovacija godine u hrvatskom turizmu.

Mjesec i pol dana kasnije, stiglo je još jedno slično priznanje - "Simply the Best" u kategoriji "novi projekti u turizmu", u izboru koji priređuju Udruga hrvatskih putničkih agencija (UHPA) i turistički časopis "Way to Croatia". Dodjela je održana u sklopu 21. poslovno-turističke burze "Put" u Gradcu.

Logerom upravlja Turistička zajednica Grada Malog Lošinja, pa je oba priznanja preuzeo direktor TZ Dalibor Cvitković, s tim da je na dodjeli u Gradcu s njim bio i Ferdinand Zorović.

Zorović je u studenom, na svečanoj sjednici Gradskog vijeća Malog Lošinja održanoj uoči Dana Grada, dobio jednu od zahvalnica, a tom je prilikom za govornicom najavio mogućnost odlaska "Nerezinca" u Sete (Francuska) na festival posvećen moru. Da bi to bilo moguće, potrebno je još ishodovati dozvole kojima bi se omogućilo da loger isplovi na otvoreno more i obilaskom Apeninskog poluotoka stigne do francuske mediteranske obale.

B. PURIĆ



LUCIO JURJAKO NOVI PREDSJEDNIK

Novo vodstvo Kluba pomoraca

Na izbornoj skupštini Kluba pomoraca Lošinj, održanoj 11. ožujka u Malom Lošinju, za novog predsjednika izabran je Lucio Jurjako. Promjenama statuta udruge, Klub pomoraca sada ima dva dopredsjednika; na te su dužnosti izabrani Boris Rukonić i Robert Marušić (dosadašnji predsjednik).

Osim njih, u Upravni odbor još su izabrani Ivan Bižaca, Renato Dudić, Dinko Malnar i Mihael Desanti, a u Nadzorni odbor Alfred Baumgarten, Andriño Maglievaz i Žarko Orlić. Za tajnika je izabran Mladen Vlakančić, umjesto Ivana Bižace, koji je imenovan likvidatorom umjesto Antona Vunića.

B. P.



Slijeva:
Robert
Marušić,
Mihael
Desanti, Dinko
Malnar, Ivan
Bižaca, Renato
Dudić, Boris
Rukonić i
Lucio Jurjako

BOJAN PURIĆ

Investicijski program ŽLU Mali Lošinj 2018.-2022.

U tekućem investicijskom ciklusu, u razdoblju od 2018. do 2022. godine, Županijska lučka uprava (ŽLU) Mali Lošinj dobila je ili će dobiti finansijska sredstva za četiri projekta.

Luka Unije – sanacija i produženje pristana, II. faza

Procijenjena vrijednost investicije je 37.380.923 kuna, a rok za završetak radova je do kraja 2021. godine. Sredstva su dobivena iz fondova EU, te su među najvećima u lučkom sustavu. Novooigradeni gat u obliku slova "T" služit će za privez brodske/brzobrodskе linije te povezivanje postojeće međunarodne linije Mali Lošinj - Pesaro.

Luka Susak – dogradnja pristana i trajektne rampe III. i IV. faza

Projekt dogradnje pristana i trajektne rampe u luci Susak - I. i II. faza, završen je u kolovozu 2018. g. Pruža mogućnost adekvatnog priveza linijskim brodovima (ro-ro i HSC-brodovima), a osigurava i dovoljan broj mesta za komunalne vezove.

Projektna dokumentacija za III. i IV fazu je pripremljena i sve je spremno za ishodovanje građevinske dozvole i prijavu za fondove EU. Trećom i četvrtom fazom produžiti će se postojeći, tek izgrađeni pristan u III. fazi za 70 metara, a u IV. fazi za 62 metra - ujedno će biti izgrađen kao nepropusna građevina. Procijenjena vrijednost investicije je 34 milijuna kuna.

Dogradnja luke Mrtvaška

ŽLU Mali Lošinj u uvali Mrtvaška planira izgraditi luku koja će pomorskim putem povezivati Mali Lošinj s Dalmacijom i ostalim regijama (Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska županija). Izgradnjom će se omogućiti pristup većih brodova brodske, brzobrodskе linije i međunarodne linije.

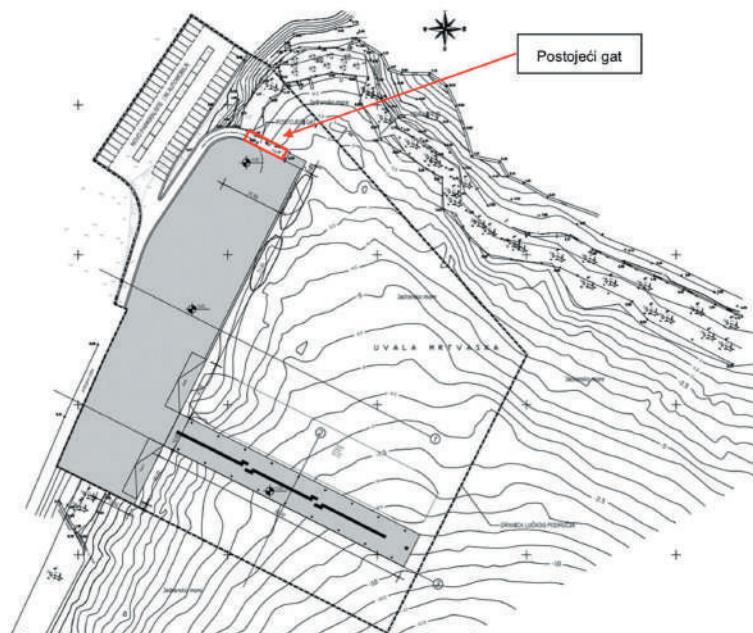
Projektom dogradnje stvaraju se uvjeti za pomorsko povezivanje otoka Lošinj s Rabom, Pagom i Dalmacijom (otocima Silba, Premuda, Olib i gradovima Zadrom, Šibenikom, Splitom).

Isto tako, rasterećuje se prekapacitirana luka Mali Lošinj. Pre-

dviđeno je lukobran s dvije trajektne rampe za pristajanje linija u nacionalnom i međunarodnom prometu, te operativnim dijelom pristana. Navedeno će maritimno poboljšati stanje u samoj luci te će ŽLU biti u mogućnosti osigurati sigurni privez brodica u komunalne svrhe. Protok putnika višestruko će se uvećati.

Luka Rovenska – dogradnja operativnog gata

Temeljem plana nabave, ŽLU će započeti s projektom rekonstrukcije i dogradnje kamnog operativnog mola u luci Rovenska, i to za potrebe komunalnih vezova i za plovila nautičara u tranzitu. Vrijednost investicije je 4,7 milijuna kuna bez PDV-a, a predviđeni rok završetka je lipanj 2020. godine. Isto tako, planira se izrada studije rasporeda plovila prema veličini i idejno rješenje sidrenog sustava. Nakon toga, planira se postavljanje



PIŠE KAP. RENATO DUDIĆ

Novi model natjecanja pomorskih škola

Na Zagrebačkom velesajmu od 26. do 28. ožujka održan je potpuno novi model natjecanja strukovnih škola u 43 discipline, "World Skills Croatia 2019".

U šest paviljona, u prostoru od 15.000 m², tijekom dva dana natjecalo se 450 učenika pred više od deset tisuća posjetitelja iz cijele Hrvatske i inozemstva. Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih u kolovozu 2012. godine postala je punopravna članica "World Skills Europe" i glavni je organizator natjecanja.

"World Skills Europe" organizacija je koja promiče izvrsnost u području razvoja vještina i kompetencija, podiže svijest o važnosti izvrsnosti i visoke kvalitete strukovnog obrazovanja i osposobljavanja.

U disciplini Pomorska nautika natječe se učenici koji se obrazuju za stjecanje strukovne kvalifikacije Pomorski nautičar.

Pomorski nautičar je kvalifikacija kojom su obuhvaćeni svi poslovi sigurne plovidbe i izvršenja prometno-plovidbene usluge u cilju postizanja ekonomskog učinka. U postizanju ovog cilja kvalifikacija obuhvaća sve poslove analiziranja, planiranja, pripremanja, obavljanja i okončanja prometno-plovidbene usluge prijevoza tereta, putnika te provedbu poslova upravljanja i rukova-

nja plovilima posebnih namjena, njihovo sigurno vođenje svim morima i plovnim putovima, a posebna pažnja posvećuje se zaštiti mora i morskoga okoliša.

Natjecanje se odvija unutar sedam zasebnih cjelina, tzv. modula.

Moduli obuhvaćaju: proračun stabilnosti broda nakon završetka ukrcaja tereta, rad na pomorskoj karti, planiranje putovanja, pripremu zapovjedničkog mosta za putovanje, upotrebu električkih uređaja u plovidbi, komunikaciju u plovidbi te izvanredne situacije na moru.

Većina modula održuje se na sofistiranoj opremi poput navigacijskog simulatora te GMDSS-simulatora.

Tijekom cijelog trajanja natjecanja koje je otvoreno za javnost, postavljeni su štandovi i projekcijsko platno na kojima srednje pomorske škole, fakulteti, brodari i agencije prezentiraju svoj rad i upoznaju posjetitelje s kvalifikacijom pomorski nautičar, mogućnostima zapošljavanja i rada, kao i napredovanja u karijeri.

Među brojnim aktivnostima istakla se "Isprobaj vještinu" gdje po završetku natjecanja svi zainteresirani posjetitelji mogu iskušati svoje vještine na navigacijskom simulatoru i ostaloj opremi.



U konkurenciji pomorskih škola, Srednju školu Ambroza Haračića predstavlja je, a svoje znanje i vještine prezentirala, maturantica Nikolina Stupić, učenica 4. NB razreda. Njen mentor bio je i njen profesor nautičke grupe predmeta, kap. Renato Dudić.

Nikolina je osvojila visoko treće mjesto i okitila se brončanom medaljom, čime je potvrđen kontinuitet uspješnosti malošinske pomorske škole koja redovito odlazi na natjecanja, gdje bilježi zapažene rezultate.

Glavna svrha novoga modela natjecanja je promocija i popularizacija strukovnog obrazovanja te poticanje učenika završnih razreda osnovnih škola na upis u strukovne škole te da se postigne dugoročni cilj povećanja zapošljavanja učenika koji su sudjelovali na natjecanjima te demonstrirali svoje vještine mogućim budućim poslodavcima, u našem slučaju – brodarima i agencijama za ukrcaj pomoraca.

AKTIVNOSTI VESLAČKE SEKCIJE SREDNJE ŠKOLE AMBROZA HARAČIĆA U 2019. GODINI

Veslači osvojili regatu u Rijeci

U 2019. godini veslačka sekcija srednje škole broji 20 članova (veslača) i dva voditelja, Ivana i Tomicu Komadinu. Pripreme, odnosno treninzi za međunarodne regate počele su već početkom veljače. Nastupili smo na dvije međunarodne veslačke regate. Jedna se odvijala u Bakru, a druga se odvijala u Rijeci.

Na regati u Bakru sudjelovalo je ukupno sedam učilišta i to iz Italije dvije ekipе - I.S.I.S. Nautico – Galvani iz Trsta i I. T. Euclide – Caracciolo iz Barija, iz Slovenije GEPŠ Elektro in pomorska šola iz Pirana, iz Srbije je bila 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 Ambroza Haračića iz Malog Lošinja. Veslači naše škole su ostvarili peto mjesto. Veslači koji su sudjelovali na regati: Luka Bravarić, Karlo Francišković, Dominik Perišić, Andrej Salković, Josip Šimičić, Mark Kuljanić, Carlos Poljak, Mario Stipanov, Frane Devićić, Lovro Kasteljan i Patrik Leutarević te kormilar Marin Lovrinčić.

Dvadesetprva humanitarna međunarodna regata pomorskih učilišta održana je 28. svibnja u Rijeci uz Rivu Bodulji. Na regati je ukupno sudjelovalo devet ekipa. Studenti Pomorskog fakulteta u Rijeci natjecali su se s četiri ekipе i to: ESN Rijeka, Nautika 1, Kormilarovih 12 i #Go2Lošinj (ekipa čiji su članovi bivši

veslači naše škole). Uz njih, bilo je pet ekipa pomorskih učilišta i to: Pomorska škola Bakar, I.S.I.S. Nautico – Galvani iz Trsta, Srednja škola Ambroza Haračića iz Malog Lošinja, Pomorski fakultet u Rijeci i Tehnički fakultet u Rijeci.

U prvom dijelu natjecanja naši su veslači bili bolji od veslača PŠ Bakar. S njima smo se susreli i u drugom krugu natjecanja i bili smo bolji za 20 sekundi.

Učenici naše škole uspjeli su izboriti finale pobijedivši ekipu domaćina Pomorski fakultet u Rijeci za pola sekunde ("fotofiniš"). U borbi za prvo mjesto naši su veslači bili bolji od ekipе #Go2Lošinj ostvarivši prednost od 32 sekunde.

Veslači koji su sudjelovali: nastavnik

PIŠU IVAN KOMADINA I TOMICA KOMADINA

Plovidba "Kraljicom mora"

Od 7. do 11. listopada 2019. održana je plovidbena praksa na školskom brodu m/b "Kraljica mora". Na plovidbenoj praksi sudjelovali su učenici 4. NB razreda. Školskim je brodom trinaestoro učenika plovilo od Malog Lošinja prema Zadru, potom do Oliba i Suska, s povratkom u Mali Lošinj.

Na početku plovidbene prakse učenici su bili upoznati s cijekupnom sigurnosnom i protupožarnom opremom na brodu, zbornim mjestima gdje trebaju doći u slučaju opasnosti, te listom zaduženja za svakog pojedinog člana posade u slučaju opasnosti. To je izvršio prvi časnik palube.

Nakon familijarizacije učenici su bili upoznati s brodskim pogonom, palubnim uređajima te zapovjedničkim mostom. Podijeljeni su u straže (gvardije) na zapovjedničkom mostu i u prostoru strojarnice. U straži su izvršavali razne zadatke: rad na pomorskoj karti, vođenje brodskog dnevnika, vođenje dnevnika stroja, praćenje parametara glavnog stroja i ostalih uređaja u strojarnici, ukrcaj goriva na brod (bunker), kormilarenje u nuždi, upravljanje brodom, sudjelovanje u operacijama priveza i odveza broda te sidrenje broda.

Učenici su nazočili vježbama u izvanrednim situacijama kao što su: napuštanje broda, požar na brodu, čovjek u moru, ispuštanje CO₂ u prostore strojarnice, postupak s unesrećenom osobom u strojarnici i na zapovjedničkom mostu.

Ovim putem zahvaljujemo posadi broda "Kraljica mora" kompanije "Damaco" d.o.o. što su svojim trudom, znanjem i zalaganjem doprinijeli tome da učenici lakše primijene stečeno znanje s nastave u praksi. To znanje će i dalje primijeniti na svom budućem radnom mjestu ili u dalnjem školovanju.

S učenicima su u pratnji bili i nastavnici Ivan Komadina i Tomica Komadina.



Ivan Komadina (kormilar), Luka Bravarić, Karlo Francišković, Matko Jurković, Marin Lovrinčić, Dominik Perišić, Andrej Salković, Josip Šimičić, Carlos Poljak, Mario Stipanov, Patrik Leutarević, Frane Devčić, Lovro Kasteljan i Robert Antolović.

Ovim zlatom su se maturanti na naj-

ljepši mogući način oprostili od veslanja u srednjoj školi. Većina maturanata koji su veslali na ovoj regati osvojili su na Bakarskoj i Riječkoj regati brončanu medalju – dva puta, zlatnu medalju – četiri puta i superkup dva puta. Želimo da nastave s uspjehom veslati i u studentskim ekipama.

Ovim putem željeli bismo zahvaliti Gradu Malom Lošinju kao dugogodišnjem suradniku u financiranju odlaska veslača na međunarodne veslačke regate, te Županijskoj lučkoj upravi na čelu s Filipom Balijom na dodijeljenom mjestu za vez školske brodice u gradskoj luci.

I. KOMADINA, T. KOMADINA

ODRŽANA JE VESLAČKA REGATA PASARA, NAJPREPOZNATLJIVIJA PRIREDBA KLUBA POMORACA LOŠINJ

Vuljani su nenađmašni



Stjepan i Ivan Vuljan

Kao najprepoznatljivija priredba u organizaciji Kluba pomoraca Lošinj, i ove je godine, 7. rujna, održana Veslačka regata pasara. Prvi put Klub pomoraca organizirao je regatu 2013. godine, s tim da je inspiracija za organizaciju nađena u crnobjelim fotografijama, starima više od sto godina, na kojima je prikazana slična regata u luci Malog Lošinja.

Ove godine nije bilo većih problema s vremenom - tek je na samom početku natjecanja nakratko bilo malo kiše, pa je cijeli događaj uredno održan, bez potrebe za organizacijskim improvizacijama na licu mjesta.

Ovom se prilikom odlučilo natjecati osam veslača-pojedincima i sedam dvočlanih posada, a prema već ustaljenoj kon-



Damir
Kocijan



cepцији, najprije su nastupili pojedinci u regati na pasarama duljine do 4,3 metra, potom dvojci na pasarama preko te duljine, a potom je održano i tzv. super-finale među najuspješnjima u prve dvije serije.

Pojedinačno, najbrži je bio Damir Kocijan (na barci registracije ML 652), nakon njega je na cilj došao Zoran Kukavica (barka CS 228), a treći je bio Tihomir Kuljanić (barka ML 3398). Još su sudjelovali, redom prema ulasku u cilj; David Kučica (ML 77), Šime Mišković (ML 759), Emanuel Perković (ML 665), Davor Škoda (ML 173) i Suzana Kersulić (ML 3982) - jedina žena u pojedinačnom dijelu natjecanja.

Iskusnici Ivan Vuljan i Stjepan Vuljan pobjedili su u regati dvojaca, veslajući na pasari registracije ML 1164. Drugo mjesto osvojili su Mladen Kuljanić i Korino Stuparić (barka ML 650), a treće Josip Magašić i Ivan Jerman (barka ML 1931). Dalje su se redom plasirali Vladimir Danon i Radovan Radonić (ML 1980), Anton Budinić i Matija Tomić (ML 575), Marin Rukonić i Petar Nikolić (ML 2081) te Dragomir Fatuta i Antonia Haithun Jakupović (ML 637).

Za razliku od dosadašnjih regata pasa, na kojima su u super-finala bila uvrštavana po dva najbolja pojedinca i dvojca, ovaj je put konkurenca proširena na po tri najbrže posade u pojedinačnom, odnosno natjecanju dvojaca.

I ovu su seriju najbrže odveslali Ivan Vuljan i Stjepan Vuljan (ML 1164), postavši sveukupni pobjednici ovogodišnje regate. Drugo mjesto pripalo je Mladenu Kuljaniću i Korinu Stupariću (ML 650), a treće Zoranu Kukavici (CS 228). Četvrti su bili Josip Magašić i Ivan Jerman (ML 1931), peti Damir Kocijan (ML 652), a šesti Tihomir Kuljanić (ML 3398).

Veslalo se u luci, sa startom i ciljem kod drugog lučkog pontona gledano s juga prema sjeveru, s tim da je trebalo napraviti okret oko bove postavljene posred luke, približno ispred Vele rive - ukupno je to približno 900 metara veslanja.

Kao i prošle godine, ova je regata bila uklopljena u Festival "Lošinjskim jedri- ma oko svijeta" u organizaciji Turističke



zajednice Grada Malog Lošinja, kao prvi događaj festivala. Prije nego što su zauzeli svoja mjesta u barkama, veslači su pozdravili gledatelje prodefiliravši Rivom lošinjskih kapetana, predvođeni Lošinjskim mažoretkinjama i Puhačkim orkestrom "Josip Kašman". Bilo je još glazbe na regati; između pojedinih dijelova natjecanja u barku Srednje škole Ambroza Haračića ukrcani su harmonikaši Fredi Picinić, Edvard Flego i Korino Stuparić; svirali su dok je posada srednjoškolaca "revjalno" veslala lukom i time podsjetila sugrađane na svoje osvajanje prvog mjesto na regati pomorskih učilišta u Rijeci, četiri mjeseca ranije.

Zanimljivost regate bila je i u tome što je start označavan pucnjevima iz malog topa, proizведенog 1898. godine, na tragu nekih starih običaja.

Dodjela medalja i priznaja, u kojoj su uz vodstvo Kluba pomoraca sudjelovali i lošinjska gradonačelnica Ana Kučić i direktor Turističke zajednice Dalibor Cvitković, održana je na terasi trenutno zatvorenog hotela "Apoksimen" na početku Rive lošinjskih kapetana.

Bojan PURIĆ



PIŠE KAP. IVO SAGANIĆ

Kratki prikaz povijesti pomorstva otoka Cresa i veza s Anconom u 18. stoljeću

Prošlost pomorstva otoka Cresa i Lošinja vode u daleku preistoriju. Nositelj pomorstva na našim otocima u novije doba (13. st.) bilo je ilirsko pleme Liburni, koji su ujedno bili i vrsni pomorci kao i Hrvati koji su svojim dolaskom u 6. i 7. stoljeću najprije naseljavali središnji dio otoka uz obradiva zemljišta da bi se postepeno kasnije naseljavali u priobalju i bavili ribarstvom i pomorstvom.

U 15. st. mijenjaju se pravci pomorskih puteva i time značajna antička, grčka te zatim rimska luka Osor opasana zidinama gubi na svojem značenju. Do tada su najprije u toj prirodno zaštićenoj luci između otoka Cresa i Lošinja brodove prenašali, a potom, kad je prokopan Osorski kanal, ploveći svojim brodovima sigurno su uplovljivali u Kvarnerski zaljev. Dužobalnom plovidbom od Osora do luke Tiha ili Valle di Silenzio kod današnje Martinšćice, jedinom prirodnom lukom zaštićenom od bure i juga gdje se uz kamenom građenu rivu čekao pogodan, isključivo krmeni vjetar za daljnju plovidbu prema jugu Istre prosljeđujući zatim prema Veneciji i Akviloniji.

Početkom korištenja latinskog jedra tokom 15. stoljeća, a time i plovidbe uz vjetar (bordižanje) brodovi se upućuju na duge plovidbe van otočkih sigurnih zatona čime ujedno grad i luka Osor poste-

peno gubi na svom značaju. Druga luka po svom značaju na otoku Cresu je luka Cres (Crepsa, Crexa, Crexi) smještena u prirodnom zaštićenom zaljevu koja je još u rimsko doba bila luka lokalnog značaja, ali dobro iskorištena od starosjedioca Liburna, lokalnih vrsnih pomoraca. Dok kod luke Mali Lošinj, sličnih karakteristika kao i luka Cres, nisu pronađeni nikakvi arheološki nalazi iz rimskog doba koji bi upućivali na značaj te luke u pret-hodnom razdoblju.

Nakon što je ugarsko-hrvatski kralj Ladislav Napuljski 1409. godine prodao Veneciji jadransku obalu s otocima, a time i otok Cres i Lošinj, dolazi do velike stagnacije u pomorskom razvoju našeg otoka koje je do tada imalo dominantnu ulogu u dužobalnom razvozu između luka grčke, dalmatinske Salone te Venecije i Akvilonije. Venecija je u svrhu razvoja isključivo venecijanske pomorske trgovine na početku provodila politiku zatiranja otočke pomorske djelatnosti i brodogradnje. Postojeći zatečeni otočki brodovi korišteni su samo uz posebnu dozvolu creskog kneza ("Conte e Capitano") te također za obranu od gusara. Također i za ribarenje, moralo se imati posebnu dozvolu.

Grad Osor postepeno gubi značaj na svojoj pomorskoj orijentaciji te se osim toga i sva vlast sredinom 15. stoljeća seli

u Cres. Tokom 14. i 15. stoljeća grad Cres doživljava nagli razvoj iako je njegovo stanovništvo pretežno ostalo vezano uz zemlju gdje se istovremeno stvara novi sloj gradskog stanovništva, koji se orijentira na trgovinu i pomorstvo. Tokom 17. stoljeća formiraju se nova otočka naselja Martinšćica i Valun čime svojim položajem otok Cres dobiva proširenu pomorsku orijentaciju.

Propadanjem Osora, grad Cres tokom 17. i 18. stoljeća doživljava nagli uspon, tako da krajem 18. stoljeća u gradu Cresu ima oko 3000 stanovnika gdje se oko 300 ljudi bavi ribarstvom, a još se više ribarstvom bavi u ostalim manjim otočkim naseljima (A. Fortis, 1771.).

Povećanjem broja otočkoga stanovništva te potrebe za prekomorskom razmjennom, kao i intenzivnim izvozom otočke crnike - drva za ogrjev, kao i razne druge robe, dolazi do postepenog ublažavanja i ukidanja strogih venecijanskih pomorskih pravila. Cresani se sve više orijentiraju na more, tako da tokom i krajem 18. stoljeća dolazi do značajnog razvoja pomorstva, ribarstva, a time i brodogradnje. Grad Cres ima 25 jedrenjaka, od toga 23 peliga, jedan trabakul i jednu braceru. Usporedbe radi, u to vrijeme Mali Lošinj ima 154 jedrenjaka, Krk devet, a Rab tri.

Uvidom u registe luke Ancona, uvidimo da je tokom 18. st., a pogotovo u njegovom drugom dijelu, došlo do većeg razvoja pomorskog transporta robe i putnika među jadranskim lukama.

Uvidom u zapise koji su vođeni pri lučkim vlastima u luci Ancona pri dolasku i odlasku brodova, imamo uvid u cijelokupni prekomorski razvoz, a time i trgovacku razmjenu toga vremena između luke Cres i Ancone.

U prikazanom razdoblju od 86 godina, tj. od 1711. pa do pada Mletačke Republike 1797. god., samo u luci Ancona imamo 127 zapisanih brodova tipa trabakula, peliga i bracera, ali tu je bilo i faluce, fregatona, gripe i tartane koji su s Cresa dolazili u Anconu i vraćali se za luku Cres.

Od tih 127 brodova, 113 su bili brodovi matične luke Cres, vlasništvo creskih brodovlasnika dok je samo devet brodova bilo u vlasništvu brodovlasnika iz Ancone, te po jedan iz Chioggije, Rijeke, Rovinja i Senigallie.

U tom razdoblju od 86 godina, imamo 59 brodova čiji su vlasnici bili Cresani.

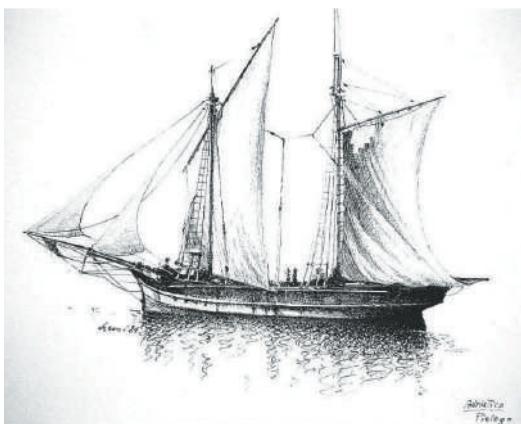


Poznata je činjenica da je Mletačka Republika protežirala brodove venecijanskih brodovlasnika i to pri izvozu drva za ogrjev, tzv. fasci ili murella, s otoka Cresa u Veneciju i Anconu, tako da tek 1742. i 1748. susrećemo po jedan brod cresačkih brodovlasnika koji dolazi s drvima u Anconu, da bi dvadeset godina kasnije, 1765. i 1766. to već bilo po pet cresačkih trabakula punih drva. Onda padom Venecije 12. svibnja 1797., samo te godine imamo već osam brodova, sve samih cresačkih brodovlasnika koji su prevezli drvo za ogrjev iz Cresa u Ankonus.

Interesantno je napomenuti da su se, uz drvo, u Anconu izvažale i maslinove koštice (tzv. *osi di oliva*) kao ostaci starijskoga načina prerade maslina pri dobivanju ulja, gdje se koštice nisu mljele prilikom prerade ulja, već su se izvažale u velikim količinama u Anconu, a tamo su korištene kao kvalitetan ogrjev.

Izvoz maslinovih koštica imamo evidentirano od 1742. god., kad je samo te godine pet brodova, sve cresačkih brodovlasnika prevezlo 3716 kg maslinovih koštica i to od sredine ožujka do početka svibnja 1742. g. Onda 1745. imamo već izvoz od 5970 kg maslinovih koštica, da bi trinaest godina kasnije to bilo 3381 kg s dva broda. Zatim 1746. godina, kada je samo jedan trabakul vlasnika iz Ancone dovezao s Cresom preko 11 tona maslinove murke, pretpostavljamo radi daljnje prerade. I tako sljedećih 20 godina imamo još deset brodova koji su do 1768. godine prevezli u Anconu veću količinu maslinovih koštica. Nakon godine 1768. nemamo više izvoza maslinovih koštica u luku Ancona.

Interesantno je tu spomenuti da su se Cresani od 1765. i sljedećih trideset godina do pada Mletačke Republike 1797. redovito snabdjevali češnjakom i kapulom iz Ancone. Od srpnja do rujna te 1765. imamo četiri cresačka trabakula koji su iz Ancone



dopravljali u Cres teret češnjaka i kapule. I tako redom sljedećih 20 godina, cresački su brodovlasnici sedam puta dovezli punе brodove češnjaka i kapule da bi 1785. tri cresačka broda dovezla u Cres iz Ancone 19 tona češnjaka i 18 tona kapule. Već sljedeće godine 1786. samo jedan brod je dovezao u Cres 28.6 tona tereta češnjaka, kapule i voća. Svake godine Cres je uvažao iz Ancone po jedan brod češnjaka i kapule da bi onda to bilo po dva broda godine 1790., 1792. i 1793., da bi 1796. bilo povećano na tri cresačka trabakula koja su iz Ancone u Cres dovezli teret češnjaka i kapule. Uglavnom su ti brodovi po taj teret odlazili prazni iz Cresa za Anconu.

Cresani su u Anconu na početku dovazali maslinove koštice i otočku crniku za ogrjev, da bi kasnije u drvenim barilima dovažali soljene srdele, skuše i meso.

Kao što je Cres uvažao češnjak i kapulu iz Ancone, tako su i drugi gradovi u okruženju - Mali Lošinj, Krk, Rab, Rovinj i poneki dalmatinski grad također uvažali češnjak i kapulu. Nedovoljno domaće uzgajanje češnjaka i kapule kompenziralo se uvozom tog važnog artikla u svakodnevnoj prehrani, kao i za potrebu onda ustaljenoga konzerviranja hrane.

Prvi teret suhog bakalara dopremio je iz Ancone u luku Cres cresački brodovlasnik Lodovico Bon sa svojim trabakulom 30. srpnja 1796. godine, tj. deset mjeseci prije pada Venecije i dolaska Francuza.

Osim tereta, cresački brodovlasnici prevoze u luku Ancona i nevidentirani broj putnika, hodočasnika iz Cresa koji bi na tom putu prema svetištima u Assisiju i Loretu bili četiri dana i za to vrijeme brod bi ih čekao u luci Ancona. Prvi put hodočasničko putovanje iz Cresa je evidentirano 1768. Putovanje se ponovilo sljedeće godine 1769., te onda 1785., 1791. i 1795., dok je 1794. čak 45 hodočasnika s Cresom otišlo prema navedenim svetištima; isti trabakul čekao ih je 11 dana, da

bi 1. kolovoza isplovili iz Ancone za Cres.

Napredovanjem mlađeg francuskog generala Napoleona Bonapartea koji je sa svojom moćnom vojskom osvojio Genovu te 1797. godine bio na svom putu prema Milanu, sve očitije je bilo da slijedi napad na Veneciju, a time se približava najavljeni kraj nekada moćne Mletačke Republike.

Očigledno je da je u toj neizvjesnoj situaciji koja je predhodila rasunu Mletačke Republike, a time

i gubitkom prekomorskih teritorija došlo do organiziranog izvlačenja ljudi iz grada Cresa. Uvidom u registe luke Ancona vidi se da je mjesec dana prije pada Mletačke Republike preko te luke organizirano do sada nepoznato izvlačenje ljudstva iz luke Cres, tako da su već 2. travnja 1797. u Anconu došla s Cresom dva trabakula sa 76 putnika; jedan je bio španjolskoga brodovlasnika koji je dopravljao 23 putnika, dok je drugi trabakul bio iz Ancone i doveo 53 putnika. Deset dana kasnije, 12. travnja u Anconu stižu još dva broda s 18 putnika, da bi pak 15. travnja pristigla druga tri trabakula iz Cresa sa 16 putnika. Sljedećih deset dana tri trabakula, čiji su vlasnici iz Ancone, dovoze organizirano u luku Ancona s Cresom sljedećih 29 putnika. Sveukupno je u luku Ancona samo s Cresom došlo 139 putnika-prebjega u razdoblju od 2. do 25. travnja 1797. - sve to prije pada Mletačke Republike. Dvije sedmice kasnije, Napoleon ulazi u Veneciju i time dolazi do pada Mletačke Republike i njezinom četverostoljetnom dominacijom nad otokom Cresom.

Organizirani dolazak prebjega s Cresom započeo je 2. travnja 1797. dok je iz drugih gradova istočne obale Jadrana koja su bila pod dominacijom Mlečana započeo tek dvije sedmice kasnije; 15. travnja i to iz tada svih većih luka od Trsta do Dubrovnika i iz kojih je u sljedećih 45 dana do 29. svibnja došlo u luku Ancona 159 putnika-prebjega iz deset različitih gradova, što je daleko manji broj po pojedinoj luci od 139 prebjega koji su došli samo iz grada Cresa. To je ujedno i znak koje je važnosti grad Cres imao za vrijeme venecijanske vlasti, gdje je osim službenih osoba bio veliki broj vlastele kao i zajednica ribara Čozota (iz tal. grada Chioggia) koji su u velikom broju sa svojim obiteljima živjeli u gradu Cresu i nakon pada *Serenissime* i tako pustili traga u kulturi i jeziku sve do današnjeg dana.



PIŠE GIOVANNA JEROLIMIĆ

Pomorstvo u vrijeme Francuza

U svojoj povijesti, otoci Cres i Lošinj, izmijenili su mnogo raznih vlasti. U novom vijeku događaju se nove promjene, gdje se osim vlasti mijenja mentalitet, način života, stoga djelomično i kultura naroda. Nakon što je mletačka vlast stoljećima dominirala ovim područjem, žiteljima je bilo teško prilagoditi se novoj vladajućoj strukturi. Vjerljivo im je bilo još i teže gledati stalne promjene vlasti, očekujući koja će od njih izvršiti dominaciju i nastaniti se na duži period.

Padom Venecije 1797. godine, na otoku Cresu i Lošinju dolazi do velikih promjena, na vlast dolazi Austrija. Nekoliko

godina kasnije, Austrija doživljava poraz na bojištu, te je prisiljena, u korist Napoleona, odreći se posjeda koje je ranije dobila. Otočima Cresom i Lošinjem Francusko Carstvo upravljalo je od 1805. do 1813. godine. Napoleonovi namjesnici na kvarnerske otoke dolaze krajem veljače 1806. godine. Otoci Cres i Lošinj potpali su pod Zadarsko okružje, dok je središte kotara bilo u Cresu, a pomirbeni su sudiovi bili osnovani u Osoru, Malom i Velom Lošinju. Nakon otcjepljenja Malog i Velog Lošinja od Osora, cesto-lošinsko otočje biva podijeljeno u dva kantona sa sjedištima u Cresu i Malom Lošinju. U prvim

godinama vladavine, otoci Cres i Lošinj bili su uklopljeni u Kraljevinu Italiju sa središtem u Milatu, dok su 1809. potpali pod Ilirska pokrajinu sa središtem u Ljubljani. Od nastanka Ilirske pokrajine, otoci Cres i Lošinj više nisu odgovarali vlasti u Zadru, nego u Rijeci.

Pomorstvo u francusko doba

Stanovnici ovih krajeva bili su već stoljećima naviknuti na jednake mletačke propise, koji su im branili ribolov i veliku pomorsku trgovinu, austrijske vlasti nisu pretjerano mijenjale navedene propise, već su stanovnicima omogućili da slobodno plove i ribare. Stoga u šest godina austrijske vladavine, možemo primjetiti čak i napredak u brodarstvu. Maistrović donosi podatke iz 1797.: tada Dalmacija ima 464 broda duge i velike plovidbe, taj se broj povećava do 1803/04. na 616 velikih brodova, da bi do 1805. iznosio tisuću brodova.

Dolaskom Francuza na ovo područje u razvoju brodarstva nastupa stagnacija, a pomorska trgovina propada zbog gusara koji vladaju Jadranom. Glavni razlog zbog kojega se nisu mogle održavati pomorske veze, bio je u nesigurnosti brodskog prometa, zbog radnih odnosa. Engleska je provodila blokadu Jadrana, kad je Napoleon ojačao kopno i proveo kopnenu blokadu. Gusari su vladali Jadranom, nanosili su štete, ne mareći za zastavu pod kojom je određeni brod plovio. Razvojem gusarstva, razvija se i krijumčarenje, kao posljedica neimasti koja nastaje radi uspješne blokade pomorskih puteva. S obzirom na to da su i Francuzi odgovarali na gusarske akcije, time se pogoršala već teška situacija na Jadranu, a pomorski promet teško se održavao uz velike žrtve. Englezi su sprječavali ne samo komunikaciju Jadrana s



Sačuvana je topovska kugla iz lošinskog englesko-francuskog okršaja

Kaštel u Malom Lošinju jedan je od najvažnijih objekata iz razdoblja francuske uprave



BOJAN PURIĆ

Mediteranom, već i otoka s kopnom ili jedne obale Jadrana s drugom. Stoga su Englezi, koji nisu imali ni komadić teritorija na Jadranu, postali njegovi stvarni gospodari. Nakon što su 1808. godine Englezi napustili otok Lošinj, Francuzi su se vratili i započeli su s utvrđivanjem otoka, gradili su ceste i postavljali topovske barijere. Bivšu školu, *Seminario*, prenamijenili su pretvorivši je u kulu, te su je okružili zidovima. Iduće godine je ponovno započeo rat te je 9. svibnja 1809. engleska fregata "Spartan" ušla u malo-lošinjsku luku, bombardirala je tvrđavu koja se nalazila iznad župne crkve te je posadu Talijanskoga Kraljevstva, koja se tamo nalazila, prisilila na predaju. Ivancich o ovom događaju navodi priče koje je čuo od njegove tete i mame, kako se fregata usidrila u Privlaci, bočnom desnom stranom okrenuta prema utvrdi *Seminario* te je top počeo izbacivati kugle koje su padale na kuću i u dvorište nje-

govoga djeda Antonija Ivancicha, koje se nalazi na vrhu brda Kalk. Jedna kugla je razbila krov i pala na sanduk u potkroviju koji je sadržavao puno zemljjanog posuda; na sreću se zaustavila u sanduku te nije prouzročila više štete. Godine 1813. strašan je požar planuo u *Seminariu* te ga je pretvorio u ruševine, nakon samo dvadeset godina od njegove izgradnje. Idućih nekoliko mjeseci, nakon povratak Engleza, vlast nad otocima nije bila jasna, naime, nije se znalo tko stvarno njima vlasta, a takvo stanje trajalo je do priključenja kvarnerskih otoka Ilirskim pokrajinama.

Naredbom potkralja Eugena, 27. veljače 1806., određuje se da brod koji želi ploviti mora imati "patent" koji je izdavao car i kralj. Takav patent trajao je od šest do dvadesetčetiri mjeseca, nakon čega je trebao biti obnovljen. Ista naredba propisuje i momčad, to jest članove posade. Zanimljivo je da su dvije trećine posa-

de morali biti domaći, a ostali su mogli biti inozemni pomorci. Po francuskom naputku, na brodu je trebala vladati vojnička disciplina, to znači da je posada u svakom trenutku trebala biti spremna za borbu, dođe li do nje. Zbog malobrojne francuske ratne flote, Francuzi su podržavali naoružavanje trgovačkih brodova, svoje brodove su opremili tako da su redovito i gusarili osim što su se borili protiv gusarskih akcija, koje su redovito pljačkale domaće stanovništvo i brodove. U navedenom razdoblju, u Kvarnerskom zaljevu, zbilo se mnogo gusarskih akcija, nerijetko se događalo da su gusari strane pomorce dočekivali u zasjedama te su odnosili sav teret i brod. Trojicu pomoraca iz Malog Lošinja, Antunu Šuturi, Dinku Karuliću i Marku Dobriloviću, Englezi su porobili. Prvom su zaplijenili, a drugoj dvojici potopili brodove. Trojica unesrećenih molili su vlast u Zadru za pomoć kako bi se mogli vratiti kući, u

Mali Lošinj. Dana 29. svibnja 1808. vlada u Zadru je obaviještena o vijesti koja dolazi iz kaštela Lubenice. Naime, mještani su vidjeli englesku fregatu kako se sidri na otoku Zeča te kako je u Grabrovicama iskrcala odjeljenje vojnika koji su po opskrbu išli u Pernat. Kako bi kontrolirali neprijatelje i kako bi uspostavili ponovni kontakt s kopnom, uzduž cijele otočne obale, bile su uspostavljene straže. Na poseban način bili su uključeni fratri iz Martinšćice i Porozine kao i načelnik



Ulica Studenac navodno je izgrađena u doba Francuza

iz Lubenica, koji su trebali biti na oprezu. Vojnički garnizon u Lošinju zarobio je austrijski brigantin koji je plovio u engleskom konvoju iz Malte s teretom. U ovom slučaju dogodila se prepirkica između okružnog delegata u Zadru i vicedelegata u Malom Lošinju oko pripadnosti zaplijenjenog broda. Naime lošinjski vicedelegat smatrao je da plijen pripada državi, to jest lučkom kapetanu u Malom Lošinju, dok je okružni delegat smatrao da plijen pripada vojsci. Ministarstvo je stalo na kraj ovom nesporazumu tako da je naredilo da taj slučaj riješi okružni delegat u Zadru. Kraj ovoga slučaja bio je ovakav: kod vicedelegata je ostao novac koji je pripadao državi, našto je generalni providur Dandolo naredio vicedelegatu da mu pošalje novac, koji mu je potreban za utvrde. Na to mu je lošinjski vicedelegat odgovorio da je potrošio znatan dio te da mu šalje ostatak, to jest iznos od 36 tisuća mletačkih lira. Godine 1810. predstavnici vlasti Lošinja, zajedno sa Šibenikom, Rabom, Pagom, Krkom, Korčulom i drugima, žale se da je more pokriveno engleskim gusarima. Francuski gusari znali su prodavati i svoj plijen, takav je i slučaj iz listopada 1811. godine. Naime, Nikola Bradičić kupio je od Ivana Rubinića iz Zadra šebek. Rubinić je taj brod kupio u dražbenom postupku, jer su ga gusari zarobili kod Lošinja te je od Bradičića za brod tražio istu cijenu za koju ju je kupio, a to je bilo 4000 mletačkih lira. Nadalje Bradičić moli 3. travnja 1812. intendanturu da mu izda potvrdu o legitimnosti pljenidbe broda, kao i da je kupoprodajni ugovor valjan. Ovu zamolbu je uputio s razlogom da bi mogao mirno ploviti i kako bi bio zaštićen od prodavatelja. Ivan Raguzin iz Lošinja, je imao je buran početka pomorske karijere. Naime, svoju je plovidbu započeo na austrijskom brodu s kojim je bio zarobljen od arbanaškog gusara i odveden na Maltu. Odande je stupio najprije na turski, a zatim na engleski brod s kojim je stigao u Vis, nakon čega je zajedno s kolegom sa Silbe ostao bez posla. Obojica su odlučila krenuti kući, ali na putu im dođe nova nevolja te ih zarobe francuski gusari koji su ih predali u Zadru u zatvor.

Kako bi se osigurala obrana, općina Lošinj, osnovala je dva bataljuna koji su dežurali na ulazu u luku, a bila su naoružana i dva broda za noćno nadgledavanje luke. Također organizirana je i izvidnica mještana i bile su dogovorene građanske



BOJAN PURIĆ

Giovanna Jerolimić ove je godine predstavila knjigu o razdoblju francuske uprave na otocima

smjene s posebnim signalima na prikladnim i brdovitim mjestima. Tako su žitelji bili obaviješteni o eventualnoj pobuni, a obrana općine mogla je biti navrijeme organizirana. Ova dužnost obavljala se po ustaljenom redu tako što je predstavnik obitelji imao obvezu organizirati zaštitu, a svaki je predstavnik organizirao određenu smjenu.

Na Lošinju je u ovom razdoblju bilo malo sposobnih brodova za plovidbu. Mnogi brodovi bili su oštećeni, neki su bili spaljeni, a neki su svoju propast dočekali tako što su potonuli radi neuporabe. Nekoliko njih je svoju sretnu luku pronašlo na hrvatskoj obali, posebice u Kraljevici, dok su se neki, uzevši tuđu stavu, spasili otišavši na Maltu. Francuska zabrana kupovanja i uvoza engleske robe pojedincima je donijela veliku dobit. Posao je bio iznimno opasan, no bio je izvor prihoda snalažljivim i spretnim mornarima s malim i brzim brodicama. Čitavo se stanovništvo nalazilo u teškim životnim uvjetima, stoga je Gradsko vijeće više puta trebalo pronaći izvanredna novčana sredstva kako bi svojim



građanima osigurali pšenicu, kako ne bi gladovali.

Ovo su samo neki primjeri konfuzije koja je vladala Jadranom u ovome razdoblju. Možemo samo prepostavljati na koji su način živjeli žitelji ovih krajeva i kako su se mogli osjećati živeći u ovom birokratskom kaosu u kojem su zakoni vrijedili kako ih je pojedinac tumačio.

Zaključak

Francuzi su kratko razdoblje vladali nad ovim otocima. Velike promjene nisu bile moguće, pošto je Engleska vladala morem, a Francuska kopnom. Stanje u brodarstvu je doživljavalo stagnaciju. Brodovi koji su postojali propadali su na vezovima, dok su drugi padali u gusarske ruke, pa su bili preprodavani. Englezi su blokirali sve prometne veze, s toga žiteljima ovih otoka bilo je teško putovati, trgovati, ribariti i sve za što su inače more koristili. Gusari i pirati su kraljevali Jadranom. Pljačkali su svaki brod koji im je došao "pod ruke", oduzimali su teret, a nerijetko i cijeli brod. Rijetki su bili oni koji nisu doživjeli gusarski teror. Bez obzira na loše stanje u brodarstvu, bilo je rijetkih i hrabrih pomoraca koji su se znali snaći te su vještospajevi izbjegći gusarske napade i održavati život svoju trgovinu.

Literatura:

1. Gerolami, Giovanni, "Tri pionira lošinjskog pomorstva", Otočki ljetopis Cres-Lošinj 9, Pomorstvo Lošinja i Cresa III, Tiskara "Lošinj", Mali Lošinj, 1995., str. 112.-122.
2. Maštrović, Vjekoslav, "Brodarstvo Dalmacije u doba Francuske vladavine (1806.-1813.)", Adriatica maritima, sv. II, Zadar, 1978., str. 63.-103.
3. Maštrović, Vjekoslav, "Francuski postupak o vršenju prava primorskog plijena u Dalmaciji (1806.-1813.)", Adriatica Maritima, sv. III, Zadar, 1979., str. 162.-163.
4. Maštrović, Vjekoslav, "Posljednji gusari na Jadranskem moru", Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1983.
5. Maštrović, Vjekoslav, "Upravni položaj Lošinja i Cresa iza pada Mletačke Republike i stanje njihova brodarstva nakon toga", Acta Instituti Academiae jugoslavicae scientiarum et artium in Zadar, sv. 20, Zadar, 1973., str. 247.-258.
6. Novak, Grga, "Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća II", Marjan tisak, Split, 2004.

Školski muzej pomorstva i pomorskog školstva



U 2015. godini, u sklopu obilježavanja važnih obljetnica za lošinjsku pomorsku školu, generacija maturanata željela se aktivno uključiti, pa su se s profesorima posvetili istraživanju navigacijskih instrumenata u povjesnoj zbirci škole koje su svaki dan gledali u holu škole i u nautičkom kabinetu. Tako su se s profesorima struke Aldinom Burić i Renatom Dudićem posvetili istraživanju, tj. kako su se koristili ti zanimljivi instrumenti, do kada su se koristili na brodovima te koji su ih instrumenti zamijenili danas, a na poticaj i uz pomoć profesora povijesti Vlaha Stražića istražili su sudbinu brodova čiji su modeli u školi.

Ovaj je projekt učenicima bio toliko zanimljiv, da su pripremili istraživački rad u kojem je obrađeno petnaestak instrumenta, a Jakov Vidulić predstavio ga je na Državnom natjecanju pomorskih nautičara u Šibeniku. Ostali učenici koji su sudjelovali u projektu su bili Ivan Glavan, Mateo Milušić, Martin Morin i Emanuel Perković.

S obzirom na postojanje instrumenata i arhivske građe koji su pripadali ili

se odnose na samog profesora Ambroza Haračića kojega već više godina u svojim projektima proučava profesorica povijesti i sociologije Lidija Kosmos, čim se ukazala prilika, točnije u mjesecu veljači 2018. godine, Srednja škola Ambroza Haračića Mali Lošinj javila se na natječaj Ministarstva turizma "Promocija i jačanje kompetencija strukovnih zanimanja za turizam 2018." Ideja je bila da se zbirku instrumenata, ali i ostala građa, pa i sama škola pretvore u mali muzej.

Na samom početku izvedbe projekta, u prvoj fazi, predmeti iz školske zbirke smješteni su u zaštićene vitrine. U drugoj fazi učenici su osmislili logotip muzeja, a u trećoj fazi educirani su za vođenje po postavu školskog muzeja. Voditeljice projekta bile su profesorice Lidija Kosmos i Aldina Burić te ravnateljica prof. Jelena Bralić, a suradnice u realizaciji bile su nastavnice i djelatnice škole Kata Marković, Sunčana Dundov, Alenka Kovačević, Giovanna Jerolimić, Barbara Šurlina Bilić, Tatjana Kričković i Lorina Starc. Prvi učenici-vodiči po muzeju na sam dan otvaranja bili su Sebastian Andrijčić, Paola Cesaric, Rebecca Galli, Monica Jukić, Alen Komadina, Stela Kučić, Tihana Nekić, Brigit Sorić i Lara Štavlić. Učenici autori logotipa su Valentina Fuzul, Alen Komadina i Ana Mikić.

Namjerno vam nećemo reći što možete vidjeti u našem muzeju: dođite i uvjerite se sami, rado ćemo vas provesti kroz naš Školski muzej pomorstva i pomorskog školstva!

Aldina BURIĆ



PREDSTAVLJEN 17. BROJ OTOČKOG LJETOPISA CRES-LOŠINJ

U pet knjiga oko 2000 stranica o pomorstvu Lošinja i Cresa

Peta knjiga o pomorstvu Lošinja i Cresa u sklopu edicije "Otočki ljetopis Cres-Lošinj", kao sedamnaesti broj edicije, predstavljena je 12. studenog u Malom Lošinju, u predvorju zgrade Srednje škole Ambroza Haračića, koja s Katedrom Čakavskog sabora Cres-Lošinj čini nakladničku osovину knjige.

Iako je krug autora tekstova daleko mnogobrojniji i prema pripadnosti miljeima raznovrsniji, ovu knjigu potpisuje uredništvo predvođeno glavnim urednikom dr. Julijanom Sokolićem, a u kojem su još Mirjana Čović, Jelena Bralić, Lidija Kosmos, Aldina Burić i Kata Marković - redom profesorce iz lošinske srednje škole, koja svoj najstariji, pomorski dio, naročito slavi. S izuzetkom zbog bolesti odsutne Kate Marković, svi su sudjelovali u, unatoč lošem vremenu, vrlo dobro posjećenom predstavljanju knjige.

Najviše zbog finansijskih razloga, objava ove knjige kasnila je nekoliko godina i ovo je zapravo trebao biti šesnaesti broj "Ljetopisa"; u međuvremenu je, ljetos, otisnuta i predstavljena financijski manje zahtjevna knjiga "Otoci Cres i Lošinj u doba francuske vlasti" autorice Giovanne Jerolimić, dobivši u ediciji redni broj 16.

"Pomorstvo Lošinja i Cresa 5" u svom uvodnom dijelu sadrži predgovor i pozdravne riječi školske ravnateljice Jelene Bralić, tekst Lidije Kosmos o četrdesetoj godišnjici otvaranja sadašnje školske zgrade, a potom slijedi poglavlje "Prilozi za povijest pomorskog školstva", koje se podrobnije bavi program predme-



Slijeva: Aldina Burić, Lidija Kosmos, Julijano Sokolić, Jelena Bralić i Mirjana Čović

ta u pomorskoj školi, navigacijskim instrumentima i maketama brodova koji su izloženi u hodnicima školske zgrade, kao i dva poglavlja povjesne tematike - jedan o razdoblju od 1948. do 1960. godine kada na Lošinju nije bilo pomorske škole, a drugi o djelovanju Pomorske škole u Cresu otvorene 1842. godine. Knjigom za svako otočno domaćinstvo ponajprije ovaj "Ljetopis" čini poglavlje u kojem su nabrojeni maturanti u svim smjerovima Srednje škole Ambroza Haračića od 2006. do 2018. godine, jer malobrojne su otočne obitelji koje na tim popisima ne mogu pronaći bar jednog od svojih članova.

U poglavlju naziva "Smiron leti uspomena", preuzetog iz mikovske pjesme Ljuba Pavešića, uredništvo se prisjeća onih koji više nisu s nama - rapske mladosti koja se školovala na Lošinju, stradale u nevremenu blizu otočića Trstenika 1962. godine te, kroz kratke biografije, posljednjih godina preminulih nastavnika lo-

šinske srednje škole.

U poglavlju "Osvrti i prikazi" dan je pregled objavljenog o knjigama o lošinskom pomorstvu koje su objavljene od izlaska prošlog "Ljetopisa", a nakon toga slijede bibliografski podaci.

Gledajući svih pet knjiga iz edicije koje su nosile ime "Pomorstvo Lošinja i Cresa" (1980., 1985., 1995., 2005., 2019.), ovoj je temi posvećeno sveukupno oko dvije tisuće stranica.

Julijano Sokolić ovom je prilikom, kao i u pogоворu knjige, objavio da se povlači s mjesta glavnog urednika edicije "Otočki ljetopis Cres-Lošinj", koju potpisuje od njenog trećega broja 1980. godine - prva dva "Ljetopisa", ona iz 1973. i 1975. godine, potpisao je glavni urednik Vladimir Marković. Nije još poznato kakva će biti budućnost edicije, a ona ponajprije ovisi o novim, mlađim snagama željnih ovakvog rada na očuvanju otočne baštine, pa time i njenog značajnog pomorskog dijela.

Bojan PURIĆ

Pregled brodarske povijesti Lošinja i sjevernog Jadrana

Početkom studenog 2019. godine u velikoj dvorani Lošinskoj muzeja u palaci "Fritzi" u Malom Lošinju održano je predstavljanje dva izdanja monografije "Isplovile su iz zaborava" na slovensko-hrvatskom i engleskom jeziku. Tiskan je višegodišnji rad umirovljenog sveučilišnog profesora dr. sc. Ferdinanda Trenca iz Ljubljane i Zrinke Ettinger Starčić, više kustosice i ravnateljice Lošinskoj muzeja, na valorizaciji desetak tipova jedrenjaka koji su bili nositelji plovidbe sjevernim Jadranom i lošinskim arhipelagom od 13. do 20. stoljeća.

Obuhvaćeni su ovim knjigama trojarni trgovачki jedrenjak iz Krka, trgovacki jednojarni jedrenjak iz Medulin, lošinski grip, marsilijana – trgovacki jedrenjak, senjski trgovacki jedrenjak – grip fregadun, mletačka pulaka – prateći jedrenjak, sjevernojadranski trabakul i lošinski loger te sjevernojadranska bracera i istarski bragocet. Pri izradi zanimljivih izdanja korištena je postojeća literatura, a prvi se put pojavljuju shematski crteži kontura navedenih brodova kao i oblik rebara i trupa pojedinih tipova.

Slovensko-hrvatsko izdanje ima skoro 150 stranica na kojima su prikazane osnovne karakteristike tih plovila pretočenih u izvrsne makete koje je godinama izrađivao prof. Tenc, da bi većina tih ti-

Autorski dvojac potpisuje prve primjerke knjige



BOJAN PURIĆ

pova bila trajno prikazana u pomorskoj zbirci u Mujejsko-galerijskom prostoru u kuli u Velom Lošinju. Više maketa je dar autora Lošinskom muzeju s kojim postoji izvrsna suradnja od 2012. godine. Treći partner koji svojom aktivnošću doprinosi čuvanju i valorizaciji lošinske pomorske baštine svakako je i Klub pomoraca "Lošinj" iz Malog Lošinja koji je potaknuo više predavanja prof. Trenca,

inače povremenog stanovnika Nerezina, gdje je stekao u doticaju s morem, trajnu sklonost ovom elementu otočnog održanja. I kao uspješni podvodni ribolovac lokalnog Sportskog društva "Škarpina", i kao maketar povjesnih plovila, i kao povjesničar velike priče o našem moru, imajući u svom rodomovlju i velikog admirala Antona Hausa.

Lošinskom, pak, muzeju jedna je od trajnih zadaća svakako i čuvanje pomorske baštine, jer su more i pomorstvo od pamтивjeka upućivali otočane na to bogato polje privređivanja. U jednom trenutku svoje velike ali teške povijesti, u 19. stoljeću, Lošinj je zasjao u svijetu brodarstva i brodogradnje, postavši čoven na svih sedam mora. Ljudi s ovog otoka hrabro su se otisnuli u nepoznato i ostavili trag na svim kontinentima. Stoga je pred nama svima i dalje briga o toj baštini, njenom čuvanju i stalnom otkrivanju još nepoznatih detalja i zamenja veličanstvene pomorske epopeje.

Spomenuta izdanja mogu se nabaviti u Lošinskom muzeju u Malom Lošinju (info@muzej.lošinj.hr) po cijeni od 100 kuna kako za slovensko-hrvatsko tako i izdanje na engleskom jeziku.

Julijano SOKOLIĆ



Slika 5.7.8 Pogled od spredaj na maketu severnojadranske bracere iz 20. stoljeća (foto: F. Tenc) Pogled s prijedra na maketu sjevernojadranske bracere iz 20. stoljeća (foto: F. Tenc)

SJEĆANJA JOSIPA ANELIĆA (1)

Znalo je biti tako da bin raje šal doma

Josip Anelić, rođen u Gradiški 18. ožujka 1913. godine, počasni je član Kluba pomoraca Lošinj.

Gradiška se ne bi mogla nazvati selom. To je naselje od tri kuće u jednometre bloku. Živjele su ondje tri obitelji - Anelić, Benvin i Muškardin. U vremenu njegova djetinjstva - 21 član zajednice. Podno kuća su vrtovi te šume crnike, sve do mora. Uz vrtove je i napušteno groblje s crkvicom sv. Martina te ostaci vile ruštice iz doba Rima.

Kao mali, znao je gledati na more, ustrinsku valu, ribarice i tunere. Tamo je video sebe a ne doma uz motiku i maškin.

Ovo su sjećanja Josipa Anelića ispričana u njegovoj 107. godini života.

"Krenuo sen u školu u Ustrinama sa deset let kad je škola počela raditi. Završio sam pet razreda a onda mi se pružila prilika za se imbarkat u Nerezinama, na moj prvi brod kao 'moco di kuverta'.

Brod se je zval 'Neresinotto'. Bil je novi, samo na idra, dva jarbola i flok. Imel je 12 vaguni, a dug 26 metri. Kapitan je bio iz Nerezina, Rajčević, a stal je blizu groblja. Bio je oženjen i imao jednu kćer.

Na kuverti je bio fogoler, na otvorenom. Kad je dažilo stavili bi tendu, a kad je puhalo, stavio bih kapot na vetrar. Ma znalo je biti tako da bin raje šal doma, ali me je bilo za to sram i ostal sen na brodu sedam meseci. Kad bi puhalo, teško je bilo učiniti oganj. Onda sen našal petroleja od ferali, ukral malo krpi, malo dašćice pa bi gorelo, ali bi došao reful i sve bi se ugasilo. Kapitan je zdelga zval: 'Mali, si napravil to kafe?'. Ja bin '...da, ...da', a ognja još ne bi bilo.

I ja sen videl da nema ništa bez zanata. Plaća je bila mala, sto lira na vijaj. Mornari su imeli 200 lira. Nekada je pasalo i tri meseci dok bi završio jedan vijaj.

Najzad sen se zbarkal i otišel na jedan drugi brod. Zval se je 'Sv. Mikula'. Imel je dva jarbola i motor od 30 KS marke



'Satima' sa užarenom glavom. Kapitan je bio Jušto Šigović iz Nerezina. Imel je ženu Ljubu i dvi hćeri. Tu sen se inbarkal za mornara, ali ako je trebalo moral sen i kuhat. Tu sen imel veću plaću. Radil sen kao asistent makine. Makiništa je volio da ja idem u makinu kad on nije morao. Kada smo radili remont, ja sen sve pomogao i čistiti i montirati, a on je rekao da sam bolji od njega. Sve sam radio, a prije nisam

znao što je motor. Ja bih ostao i duže na brodu, ali smo išli u Monfalcone kroz jedan kanal pun komarci. Svega su me izboli pa sen dobil temperaturu i kad sen došao u Cres, sen se zbarkal. Bil sen doma šest meseci. Dobival sen sedamdeset lira na mesec. To je bilo česagod. Za to vreme sen dal ispit za šesti razred, a kasneje i za motoristu."

Morski



Josip Anelić kao dio posade broda "Greben" u lošinjskoj luci

ZAŠTO NE VALORIZIRATI DIO POVIJESTI?

Uvala cara Augusta Oktavijana



BOJAN PURIĆ

Nažalost, u Hrvatskoj je turizam privredna grana koja je na samom vrhu privrednih djelatnosti, od nje država ima najviše koristi. Kod nas u Malom Lošinju pogotovu.

Turizam cvate u pojedinom kraju, mjestu, prvenstveno zahvaljujući:

- moru, plažama, konfiguraciji terena...

- biljnom pokrovu
- povijesnim znamenitostima
- arhitekturi
- etnologiji

I, naravno, i mnogim drugim popratnim djelatnostima kao gastronomiji, enologiji, životinjskom svijetu...

Mi u Malom Lošinju imamo doista puno toga za privući turiste i pokazati im.

Za lijepo more, plaže i raznolikost otočja i njihovih oblika zahvalni smo dragom Bogu koji nam je to darovao.

Prirodno šrtki biljni pokrov obogatili su brojni neimari, od Ambroza Haračića pa nadalje.

Povijesnim znamenitostima i nismo bili baš obdareni, no srećom, belgijski turist René Wouters pronašao je Apoksiomena, a zahvaljujući Republici Hrvatskoj velebni muzej osnovan je baš kod nas. Imamo, dakle, nešto grčko. Nažalost

ničim naročitim ne možemo se pohvaliti do Srednjega vijeka.

A imali smo i nešto rimske, što smo izbrisali iz kolektivne memorije, nažalost i sa zemljopisne i pomorske karte.

Kako bi željeli turistički naš kraj učiniti što privlačnijim, prisjetimo se i rimske ostavštine i podastrimo je oku znatiželjnog posjetitelja.

Legenda kaže da je rimski car August Oktavijan 32. godine prije nove ere sa svojom flotom prezimio u našoj uvali, vjerojatno u njenom sjevernom dijelu kako bi se što bolje zaštitio od opakih sjevernih vjetrova. A je li to istina ili ne? Malo je vjerojatno da bi car zamijenio tople rimske centralno grijane zimske odaje za naš zimski fijuk bure. Da je flota ovdje prezimila – e to je već vjerojatnije. No kako nas stoljećima povjesničari uvjeravaju da se to doista zabilo – ništa jednostavnije nego povjerovati im.

Ovo što se danas na pomorskim kartama imenuje "Lukom Mali Lošinj", baš i nije najsjretnije rješenje. Ta u ovoj uvali najmanje su tri luke. Vole to danas neki nazvati "bazenima" glavne luke. I najprostodrušnjem djetetu ako kažete da je to "bazen", u najmanju ruku čudno će vas pogledati. A opet da je sve skupa "luka", malo teško meni ulazi u glavu. Vjerujem

i mnogim drugima.

Ali "uvala" svakako jest. Ne znam kako rano, no od Austro-Ugarske novamo, pa sve do Jugoslavije, ova se uvala naziva "Valle d'Augusto". Ovo ime i nije baš najsjretnije: rimski carevi su sebi nadjevali titulu, čast, poziv, kvalitetu... "Augustus". I ne samo jedan. A za nas je interesantan baš Oktavijan. I zašto ne bismo našu uvalu prozvali Uvala cara Augusta Oktavijana? S time bi nekako obnovili, barem u naznaka-ma, staro ime, a podičili bi se i s nečim rimskim.

Na nekoliko mjesta uz obalu moglo bi se postaviti ploče s ovim nazivom, a ispod kratki opis rimske flote na ovom mjestu, s datumom. A moramo priznati da cijena ove turističke promocije gra-niči s nulom.

Ugledajmo se na Opatijce. Nazvali su "Šetnicu cara Franje Josipa". Za nas je on bio, recimo, dobročinitelj; a za Čehe i mnoge kontinentalne narode i predjele? Ali Opatija je dobila jedno egzotično atraktivno ime. Bar nekim.

Car Oktavijan je živio tako davno da je eventualne njegove grijeha vjetrići zaborava davno otprihnuo iz naše memorije. I zašto ga ne valorizirati?

Dinko ZOROVIĆ

Prvi ukrcaj na pravi brod – parobrod “Čikat”

Nakon drugog razreda Srednje pomorske škole u Bakru trebalo je u vrijeme ljetnih školskih praznika obaviti učeničku praksu na brodu. Dok sam nakon prvog razreda bio na praksi na kopnu, u brodogradilištu “Lošinj” u Malom Lošinju, sada sam morao provesti mjesec dana na brodu, u pravoj plovdbi, sam, daleko od doma. Zato sam trebao “izvaditi” pomorsku knjižicu, famoznu matrikulu, pa sam to načinio kod Lučke kapetanije u Malom Lošinju 28. lipnja 1960. godine. Nosila je broj 698, a potpisao ju je lučki kapetan Zlatko Starc. Naravno da je trebala biti podržana “Posvjedočenjem o liječničkom pregledu”, a za putovanje van zemlje morala je imati i vizu izdanu po Lučkom povjereništvu u Rijeci, kao produljene ruke Državnog sekretarijata za unutrašnje poslove, za ljude na moru. Tako opremljen i s osobnom prtljagom, upućen sam na brod “Lošinske plovdbi” iz Malog Lošinja, čiji sam tada bio stipendist u Bakru, na najveću jedinicu ovog brodara, parobrod “Čikat” koji se nalazio u Rijeci pod ukrcajem.

Zanimljivo je da me 20. srpnja 1960. godine, dakle prije skoro 60 godina, ukrcao moj ujak barba Julijano Satalić iz Svetog Jakova, koji je vršio službu drugog časnika palube na tom brodu. Zapovjednik je tada bio kapetan Anton Zorović – Belčić iz Nerezina. Bilo je još poznatih osoba, a ja sam bio sa 17 godina najmlađi na brodu.

Brod “Čikat” bio je sagrađen 1899. godine u Norveškoj, u brodogradilištu “Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri” blizu Bergena (ovo brodogradilište je još i danas djelatno!) pod imenom “Alma” za jednog norveškog brodara. Bio je dug preko svega 71,8 i širok 9,82 metra, pa mu je nosivost bila 1.600 tona. Parni stapni stroj trostrukog ekspanzije s pogonom na ugljen snage 745 KS omogućavao mu je brzinu od devet čvoro-



va. Nakon Prvog svjetskog rata vijorio je francusku i talijansku zastavu, te od 1943. godine i zastavu Nezavisne Države Hrvatske pod imenom “Daksa”. Pogođen iz zraka u britanskom zračnom napadu potopljen je na sidru u Rijeci Dubrovačkoj 13. ožujka 1944. godine, da bi već 1. srpnja 1945. bio izvađen, popravljen i uvršten u sastav JRM kao transportni brod Pt 12 “Cres”. Godine 1957. ulazi u flotu “Lošinske plovdbi”.

Kao učenik na praksi morao sam voditi dnevnik, koji će po izvršenoj plovdbi predati u školi. Velika je šteta što ga kasnije nisam podigao i sačuvao, pa bih imao mnogo detaljniji zapis, a kad sam se prekasno raspitao, više ga nije bilo u školskoj arhivi. Pa pišem prema nekim bilješkama i sjećanju.

Dnevnik započinjem datumom 21. srpnja 1960. (četvrtak). Brod “Čikat” se nalazi na nekadašnjoj obali Ive Lole Ribara u riječkoj luci i započinje ukrcajem drvenih katramiranih elektrostupova. Krcamo u Rijeci do 28. srpnja kada se

ide na ukrcaj ugljena za potrebe brodskog pogona u Bršicu (Trget) i odavde isti dan u 23.45 sati krećemo za Grčku. Prije odlaska dolazi do smjene zapovjednika pa zapovjedništvo broda preuzima kapetan Ivan Krivičić iz Stivana, umjesno oboljelog Zorovića. Plovimo za luku Halkis, kamo stižemo na sidrište 2. kolovoza. Dva dana kasnije pristajemo uz obalu i započinje iskrcaj stupova koji traje do četvrtka 11. kolovoza 1960. godine.

Dopisivanje do konačnog zaborava

Luka i grad Halkis nalazi se na spoju grčkog kopna i otoka Eubeje (Evie). Čim sam izašao u grad, došli su mi ususret jedan mladi Grk s dvije djevojke. Tako sam upoznao Elisabeth Damaskinidu, s kojom sam se družio za preostalih dana boravka u ovoj luci. Nakon ovog ugodnog druženja još sam se kratko vrijeme dopisivao na engleskom, do konačnog zaborava. To ljetu je “izašla” veoma popularna, nova pjesma “Marina, Marina, Marina...”.

Brod "Čikat" bio je sagrađen 1899. godine u Norveškoj, u brodogradilištu "Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri" blizu Bergena pod imenom "Alma"

Iz Halkisa smo krenuli za Sfax u Tunisu 11. kolovoza, prazni, pa se brzina broda od 6,5 popela na 9 čvorova na sat! U Sfax smo doplovili u ponedjeljak 15. kolovoza (Blagdan Vele Gospe) u 13 sati. U Sfaxu smo krcali fosfat u rasutom stanju do 17. kolovoza kada smo puni krenuli za Rijeku. Dana 23. kolovoza, u utorak, stigli smo u Rijeku, u 9.30 sati. Iskrcan sam s broda "Čikat" 24. kolovoza 1960. godine, sakupivši jedan mjesec i četiri dana navigacije.

Danas malotko više plovi na brodovima na pogon parnim stupnim strojevima, pa je moje iskustvo tada bilo vrijedno, a i danas mi je draga uspomena. Najviše se spominjam koteljnice pred kojom su ložači dodavali lopatama ugljen u tri ložišta, da bi održavali potreban tlak pare za stroj, a koja su, zbog vrućine pod kojom se radilo imali svoje imena – Kongo, Koreja i Južna Afrika, ako se dobro sjećam. Tadašnja ventilacija s platnenim vjetrolovkama – tzv. šiunima, nije bila dovoljna da se može dugo izdržati pred ložištim. Na tom putovanju su između tri ložača dvojica bili s otoka Suska, s kojima sam dijelio kabinu pod pramacem.

Parni stroj je polako ali sigurno vrtio brodski vijak i nakon šezdeset godina plovidbe, a brojevi okretaja koljenaste osovine mogli su se izbrojiti udarom dlana u koljena iste. Ti nisu mnogo prelazili šezdeset okretaja u minuti. Tih i postojano. No više nije bilo brodova koji su koristili ugljen kao gorivo, a preinaku na tekuće gorivo je bilo teško i neisplativo izvesti, pa je parobrod "Čikat" nakon 64 godine i jednog potonuća predan u kasaciju 1963. godine u Sv. Kaj i možda se njegovi pretopljeni dijelovi nalaze i danas na tko zna kakvim plovilima.

Julijano SOKOLIĆ

Žena u srcu

Tema ovog pisanja jest rušenje stereotipa o nama pomorcima. Govori li se o nama kroz našu struku? Ili o nekoj našoj sklonosti stjecanja novca na zakonski upitan način? O našim ljubavima?

To! Govorit će o ženama. Tema je toliko kompleksna i u njoj svakako ne smijem generalizirati naš odnos prema ženama, ali smijem pisanjem rušiti mišljenje ljudi koji vjeruju kako nas poznaju i o nama govore. Često su ta razmišljanja i govorjenja nama na štetu.

Pišem o nama pomorcima. Razlikujemo se od vas koji sjedite pred "Moby Dickom" ili negdje drugdje, a uz vas je prošla vaša moguća supruga. Dragi naši suhozemci, vaši su senzori prema ženama zasićeni podacima i slikama, pa na vašu štetu - ne vidite dovoljno. Kod nas pomoraca, žena ima važnije mjesto, a naši su senzori prema njima čisti i izoštreni.

U prijašnjem broju dotakao sam se ove teme, a nastaviti će i u sljedećem, ako Bog da.

Pacifik, južni dio Perua. Dolazimo na ukrcaj ribljeg brašna. S rive gdje smo vezani, nazire se grad. Imam saznanja kako ovdje kiša nije pala već više od stotinu godina. Pokazatelj bogatstva i klime toga grada jest njegov jedini hotel. To vam je četverokatnica, a iznajmljuje se pet etaža. Ma dobro, da bolje objasnim. Kreveti su i na ravnom krovu – za bogatije.

Imao sam posla pa nisam stigao izaći, ali dio posade jest. Nakon njihovog povratka mogao sam čuti priču koja slijedi.

Šećući gradom, vide oni pred jednom kućom sjedi čovjek, a bijele kose. Jedan se iz grupe zeza pa će glasno:

- Ovdje su i svi psi crni a vidi sad ovo!

Čovjek je čuo... Diže se i prilazi društvu. Zemljaci...!? Prepoznavanje, upoznavanje, grljenje... Čovjek je naše gore list, iz Istre. Počela su pljuštati pitanja. Da ne duljim, čovjeku nisam zapisao ni ime, ni prezime, ni mjesto rođenja, makar su mi to mornari tada bili spomenuli. Bio je mornar na nekom brodu. Navečer je izašao s društvom, pa u onaj hotel. Eh života, krcato mladih ljudi, muškaraca i žena. Primjetili su i jedan stol mladih ljudi. Nije bilo teško ustaviti da su i to pomorci s nekog broda.

Pilo se i plesalo, a naš je čovjek zapazio jednu ljepoticu s kojom je koristio sve mogućnosti za ples i druženje. To se onoj drugoj grupi pomoraca nije svidje-

lo i počelo je dobacivanje, naguravanje, a kasnije i velika tuča. Došla je policija, sve pokupila, pa u zatvor.

Nakon dan, dva, svi su pušteni iz zatvora, osim njega. Trajalo je to tako više dana, a onda se jednoga dana pojavi stražar pa s njim u prostoriju za ispitivanje. Ulazi, a unutra jedan gospodin srednjih godina u civilu - predstavio se kao šef zatvora.

- Sjedni - zapovijedi, i uslijedili su razgovori i pitanja. - Ti si - kaže - jedini od svih uhapšenih ostao u zatvoru. Razlog je tome što si ti bio najžešći i prosto demolirao hotelski lokal. Želim znati razlog tvog divljanja, a samo istina koju ispričaš može ublažiti kaznu koju možeš očekivati. Dakle, pričaj!

- Jedna djevojka je bila središte svemu tome, i neuldjuno ponašanje one druge grupe pomoraca.

- Koja?

- Jedna mlada i lijepa djevojka - kaže, pa joj spomene ime.

- Da ipak nije alkohol kumovao sve-mu tome?

- Ma nikakav alkohol, a za nju sam bio spreman srušiti i hotel kada ju je jedan od onih divljaka povukao za ruku i dobio uvredu.

- To je veoma interesantno. Da to nije bio neki tvoj prolazni hir i osjećaj?

- Ma što to govorite. To je žena mog života, ali eto ja tu sjedim, o njoj razmišljam i pitam se do kada?

- Da bolje razumijem, ti s jednim danom poznanstva doživljavaš tu djevojku kao moguću tvoju ženu.

- Eh, kad bi to bilo moguće ne bih ja čekao, a vjerujem da bi i ona to htjela.

Vidljivo uzbudjen, šef zatvora ustanove, pa će:

- Ma znaš, sve ovo što si izjavio veoma je važno - meni! Jer ja, osim što nadzirem ovaj zatvor, kapetan sam policije u ovom gradu, njegov gradonačelnik i otac te djevojke - Pa će svečano - Danas ćeš biti slobodan!

I pitaju sad mornari:

- Pa kad ćeš kući?

Čovjek se veselo nasmije pa kaže.

- Zar niste primijetili kako mi svi koji su prošli dok s vama razgovaram mašu ili me pozdravljaju. Vidite ono dvoje djece što se igraju u pjesku! To su moja djeca. Vi znate tko im je majka. Ovdje me svi vole, a i ja njih. Ja sam kod kuće.

Morski

PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

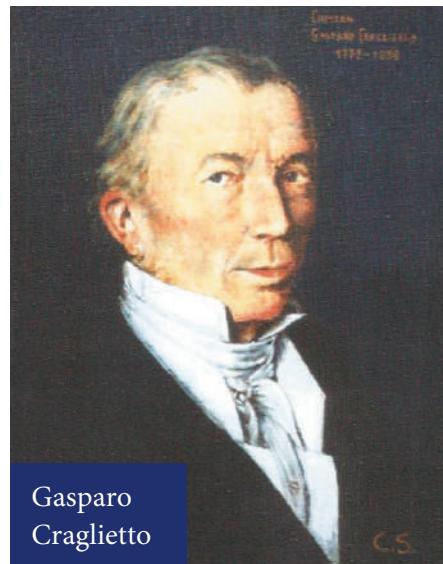
Vremeplov lošinjskog pomorstva (5)

Prije 240 godina

Kapetan Petar Budinić (Pietro Budinich) iz Velog Lošinja prvi je zapovjednik broda koji je u Ameriku doplovio pod zaštom Republike Venecije. Na prvo putovanje do otoka Jamajke jedrenjakom "Santo Domenico" krenuo je 10. siječnja 1779., a vratio se 8. prosinca 1780. godine. S njim je putovao i mlađi brat Gašpar, koji je ostao u Kingstonu na Jamajci gdje se Petar oženio s Monicom Stephens, vjerojatno Engleskinjom.

Na novo se putovanje uputio potkraj 1781. godine novogradnjom "Cavalier Angelo", uvijek za račun tvrtke "Treves" iz Venecije. Nakon iskrcaja tereta u luci Saint Pierre na otoku Martiniku, nastavio je plovidbom oko otoka Srednje Amerike s namjerom da ukrca šećer u luci Port-au-Prince na Haitiju i vrati u Veneciju. Međutim, tu ga je zatekla nagla smrt, 20. prosinca 1782. godine.

Kapetan Petar Budinić sin je Antuna Budinića zvanog Antigo, rodonačelnika povjesne obitelji iz Velog Lošinja iz koje su potekli brojni kapetani, poduzetni i učeni ljudi.



Gasparo
Craglietto

jednog barka.

Prije 100 godina

U Malom Lošinju je rođen 5. studenog 1919. Mario Tarabocchia Violincić, sin Petra koji je imao brodogradilište na mjestu povjesnog Katarinićevog, na Škveriću. Tako je već u ranoj mladosti upoznao mnoge brodograditeljske tajne i bio konstruktorm nekih manjih plovala. Po odlasku u emigraciju radio je malo u Italiji, a onda se preselio u Sjedinjene Američke Države, u New York. Tamo je u brodogradilištu Malološinjana Federica Skopinića bio jedno vrijeme tehnički direktor. Godine 1960. odlazi u dizajnerski ured "Spakman & Stephens", gdje će se profilirati u jednog od najčuvenijih konstruktora jedrilica.

Od 1964. do 1980. godine, Mario je dizajnirao sve pobjednike America's Cupa ("Constellation" 1964., "Intrepid" 1967. i 1970., "Courageous" 1974. i 1977. te "Freedom" 1980. godine). Godine 1991. poslao je iz Amerike zamotuljak svojih nacrta koji su prvi put predstavljeni u Malom Lošinju, a nedavno je i Lošinski muzej priredio prigodnu izložbu s pripadajućim katalogom.

Mario Tarabocchia preminuo je u New Yorku 24. travnja 1998. godine.

Prije 70 godina

Sportsko jedrenje počelo se na Lošinju intenzivnije razvijati na prijelazu iz XIX. u XX. stoljeće. U Lošinju su kod manjih plovala prevladavale drvene pasare, koje su bile prikladne za otočne pomorske transporte i ribolov. To su bile teške hrvatove barke, duljine od tri do šest metara, pokretane veslima i jedrima. S novim duhom koji su donijeli prvi turisti, započela su i različita nadmetanja na moru, pa i regate tih pasaara. Kasnije su se izgradivale posebno pasaare samo za regate, od lakšeg drva, s većim jedriljem. Natjecateljski duh i potreba za razonodom gostiju učinila je svoje. Mladi Lošinjani su lako svladavali vještina jedrenja, a brodograditelji su dodavali svoje znanje i kapital za izra-



Petar Budinić



du takvih lakših pasara. Odjednom su se pojavili mladi jedriličari koji su svoje vještine mogli predstaviti na regatama ne samo u Lošinju, već i vani.

Ove godine slavimo 70 leta od osnutka Jedriličarskog kluba “Jugo” koji je nastao na spomenutim tradicijama, a potpomo-
gnut sveobuhvatnim državnim progra-
mom Narodne tehnike, koji je poticao omasovljjenje ljudi u vladanju vještina-
ma kao što su jedrenje i drugi sportovi na moru. Klub je osnovan u srpnju 1949.
godine i brzo zauzeo po svojim aktivno-
stima i uspjesima jedno od vodećih na Ja-
dranu. Brodogradilište “Lošinj” izgradilo
je cijelu flotu brodica međunarodne (Zvi-
jezda, Jola) i nacionalne klase (L-5, Omla-
dinac). Tako su se stekli uvjeti za učenje,

trening i odlazak na regate. Odmah je zasjala zvijezda Marija Fafandela, An-
tona Maljevca, Šime Škopinića i drugih.
Mario Fafandel je postao višestruki dr-
žavni prvak u klasi Zvijezda, tako da je
1952. određen, s Karlom Bašićem kao
flokistom, da brani boje Jugoslavije na
Olimpijskim igrama u Helsinkiju.

Kasnije je JK “Jugo” zapadao u krize,
zbog smjena generacija, zastarjevanja
brodica, financijskih teškoća i dr. Godine
1983. pokrenuta je regata krstaša koja se
održala do danas. Od 1999. godine odvija-
se u vodama Lošinja “Kup Lošinja”, krite-
rijska regata u Optimistima za prvenstvo
Hrvatske. Početkom 2000. godine stasali
su izvrsni jedriličari u klasi Optimist, kao
Bartol Komadina, Sara Saganić i Nika Fa-

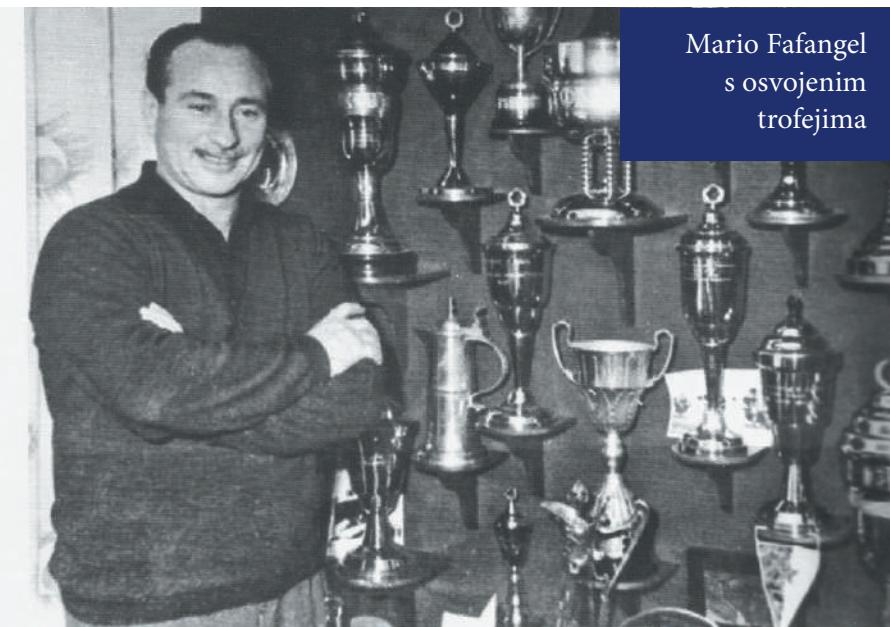
zlić, redom nacionalni prvaci do 12 godi-
na, i dr. Godine 2014. tiskana je spomen
knjiga “Lošinjska sportska jedra” autora
Julijana Sokolića.

Prije 50 godina

Tridesetog studenog 2019. godine na-
vršilo se pedeset godina da je u Mali Lo-
šinj doplovio trajekt “Marina”, brod koji je
postao legenda i trajna spomena ljudima
Lošinja, Silbe, Unja, Zadra i Pule. Nakon
dvadeset dana plovidbe i 3.760 prevalje-
nih morskih milja novi brod “Lošinjske
plovidbe” svečano i razumljivom znati-
željom dočekan je na Veloj rivi, brod koji
će u otočke veze unijeti novi duh i navi-
gacijsku pouzdanošć koju dотle ni jedna linija nije dostigla.

Trajekt “Marina” sagrađen je u Dan-
skoj 1936. godine za švedskog brodovla-
snika koji će godinama ploviti na liniji
Göteborg – Frederikshavn pod prvim
imenom “Kronprinsessan Ingrid”. Ka-
snije je preuzeo manje zahtjevne lini-
je i mijenjao imena da bi ime “Marina”
dobio u Švedskoj još 1963. godine.

Srećom i brigom sadašnjeg brodovla-
snika tvrtke “Arhipelag” d.o.o. iz Velog
Lošinja, “Marina” je 2016. godine dobila
spomen-knjigu u kojoj su zabilježene sve
važnije etape karijere jednog posebnog
broda s mnogo dobrim i trajnih uspome-
na. Plovidba ovog broda koja je trajala
neprekidnih 70 godina okončana je 2006.,
kada “Lošinjska plovidba” prodaje brod
spomenutom brodaru koji će ga pretvoriti
u plutajući morski hotel, tzv. botel, 2013.
godine u riječkoj luci, gdje ga se može
sada vidjeti i posjetiti.



Mario Fafangel
s osvojenim
trofejima

Tuga i sjeta za Brunom

U prošlom, četvrtom broju Pomorca, opisao sam svoje prvo putovanje preko Atlantika kojeg sam imao kao osamnaestogodišnjak, kao učenik bakarske Pomorske škole na obveznoj praksi na brodu "Srbija". Članak sam posvetio trojici od nas petero, koliko nas je zajedno bilo brodostrojara na tom putovanju. Ostali smo bili tada samo još Bruno Višković i ja, pa sam se radovao kako će ga ovim prilogom razveseliti i kako ćemo se zajedno opet prisjetiti na te mlade, neponovljive dane. Osim po izvrsnoj kolegijalnosti i prijateljstvu, Bruno mi je posebno ostao u sjećanju po tome što me uspio nagovoriti da pristupim ispitu za pomorskog strojara treće klase, iako sam zakasnio na pripremni tečaj, pa mi je ostalo tek toliko vremena da sam svaki tjedan morao pripremiti ispit koji je bilo potrebno položiti u sklopu osposobljavanja za taj prvi brevet.

Iako sam se nećao, jer nisam bio dovoljno spremjan, uspio me nagovoriti, pa kad sam i uspješno položio, bilo mi je puno srce i radovali smo se zaje-

dno na prigodnoj večeri s predavačima i ispitnom komisijom u oštariji "Vinas" na riječkoj Kozali. Poslije smo se rijetko viđali, proslavili dvije godišnjice mature, dvadesetu i pedesetu. Svaki je slijedio svoju sudbinu

i uvijek smo ostali u prijateljskim, da ne kažem bratskim odnosima. Nije ni on trajno plovio, jer je želio biti uz svoju suprugu Mariju i sinove koji su brzo rasli, pa je našao posao kod "Jugolinije" u Rijeci, u tehničkom sektoru.

Predstavljanje tog četvrtog broja lista našeg Kluba pomoraca obavljeno je u sali palače "Fritzi" u utorak navečer, u 18.30 sati, 16. listopada 2018. godine. Tada još nisam znao za tragediju koja se desila tog jutra; da je u naletu ribarskog čamca na otok Mali Brušnjak nedaleko Šimuni na otoku Pagu, životno nastradao moj školski drug i prijatelj Bruno Višković, koji se u trenutku sudara nalazio na pramcu. Pao je na stijene i preminuo u 75. godini starosti. Drugi dan je izašao prigodni članak u riječkom Novom listu, ali bez navoda imena. Zato, kad sam 18. listopa-

da ugledao osmrtnicu, bio sam zapanjen i šokiran neopisivom tugom. Bruna više nema i nemam više kome pokazati Pomorca. Kad sam se nakon nekoliko dana malo sabrao, poslao sam list i sućut njegovoj obitelji.

Primio sam i pismo njegove Marije s riječima koje je Bruno zaslužio kao uzo- ran suprug, otac i djed. Ostao sam i sâm neutješen i sjetan gubitkom i zadnjeg iz našeg tima otprije skoro polustoljetnog putovanja i druženja. Ipak ostaje mi dragocjena uspomena na sve te divne ljudе koje su me pratili na mom životnom putu. Za trajno sjećanje, za veliku utjehu. I za smisao ovakvog pisanja.

Julijano SOKOLIĆ

REAGIRANJE NA ČLANAK "O MJERNIM JEDINICAMA" IZ PROŠLOG BROJA

Masa i težina

Slučajno sam u prostorima gradske uprave Malog Lošinja na prvom katu vidio izložen časopis "Pomorac" br. 4. Iz znatiželje sam jednoga uzeo, te kod kuće prelistao i zaključio, da ga se sva-kako isplati pročitati.

Iako nisam pomorac, iskreno sam oduševljen, kako sadržajima tako i koncepcijom. Čestitke svima koji su ga osmisili i realizirali, kao i doslje-dnosti, tako da je tu već višegodišnji kontinuitet.

Slobodan sam da ponudim (sada odmah, jer je upitno koliko će još tra-jati) jedan skroman (u najkraćoj verziji) prilog objavljenom članku "O mjernim jedinicama", čiji je autor poštovani Dinko Zorović, po meni izvanserijski poziti-vac, prilog koji bi moglo biti samo kratko proširenje navedenog članka.

Radi se o fizikalnim veličinama i pra-tećim mjernim jedinicama, a vezanim najčešće za ribolov, ali i plovila.

Masa i težina su dvije povezane fizi-kalne veličine. Masa je jedna od sedam osnovnih, a težina je izvedena fizikalna težina. Težina ovisi o masi, ali nikako to nije jednako. U praksi uobičajeno već godinama da čitamo i slušamo kako pil-o-ti i astronauti u posebnim okolnostima mijenjaju (pa čak i potpuno gube) teži-nu, ali (iako se to ne naglašava) im masa ostaje jednaka, nepromijenjena.

Podvodni (kao i ostali) ribolovci (ali ne samo oni) često kažu kako je težina ribe, a može biti i plovila, "toliko i toliko" kilograma (kg) ili dekagrama (paži, nikako nije dobro dkg, jer su u pitanju dva suprotna prefiksa, nego dag).

Mijenja li se masa, mijenja se propor-



Bruno
Višković

cionalno i težina! Dakle, riba ne može biti teška XY kg, nego ona ima masu XY kg. Težina je sila, pa bi ju trebalo iskazati u jedinicama sile, njutnima (N). Slijedom kazanog, apeliram da se govori ispravno, dakle o masi, a ne težini u kg, dag, g, mg, t, ...

Pri kraju još samo mali dodatak. Bilo riba, bilo plovilo, kao jednu od bitnih karakteristika imaju određenu duljinu (imenovani broj, koliko i čega, na pr. 2 m), a nikako dužinu (2m, jer je dužina omeđeni dio pravca, a duljina iskazuje koliko je dugačka udaljenost od nazna-čenih (često krajnjih) točaka.

Nadam se da ste ovo prihvatali isklju-čivo kao dobromjernu uputu, sugesti-ju, a ne nikako nekakvo kritizerstvo ili pametovanje.

Josip LULIĆ

AUTOR: VALTER	GNOJNA NAKUPINA KAO POSLEDICA UPALE (MED.)	SUŠILO ZA KOSU	GORAN TRIBUSON	ALBUM DRAGANA LUKIĆA LUKYJA	TIP JEDRENJAKA NA SLICI DOLJE	BITI TALEN- TIRAN (FIG.)	URA	ANTIČKA POSUDA ZA PICE OČNO OBOLJENJE					AUSTRIJA
AZUJSKA DRŽAVA (GLAVNI GRAD KABUL)													OTOK U ZADARSKOM ARHİPELAGU
HRVATSKA TENISACICA													
KOSITAR			FILM JAMESA CAMERONA GRAD U NIZOZEMSKO.										PRIMORSKI ZIMZELENI HRAST, CESMINA
UGLJIK		SPAJA GLA- VU I TJELO BRAZILSKE SIROTINJSKE CETVRTI						MITSKA DE- VETOGLAVA ZMJA DJED U PRIMORJU				"BRITISH COLUMBIA" DO OVOG VREMENA	
LET LOpte U LUKU (MN.)					MONASI, KALUDERI POMICANJE ROKA IZVRŠENJA								
JEDRENJAK (DOLJE) S KOJIM JE LOŠINJSKI KAPETAN PETAR BUDINICH U 18. ST. PREPLOVIO ATLANTIK													NORVEŠKA PAKLINA, KATRAN
SLIKAR JUNEK					FILMSKA SLIKA JED- NOG DETALJA PAPIRNA NOVČANICA								
GLUMAC PACINO			VELIKA ZMJA UDAVKA NAVOJI NA VIJCIMA					VOCKA ŽIZULA, CICIMAK RECENIĆNI SKLOP					
NOGOMETNI TRENER GRACAN								STOPA (LAT.) SLAVNA AMERICKA SKIJASICA, LINDSEY					
"AMPER"		NOVINARKA NOVE TV INDIJANSKO PLEME U S AMERICI											
TIP JEDRENJAKA NA SLICI GORE					Hrvatski SLIKAR, IZVOR ŠARENICA OKA								
PLANINSKI LANAC U ITALIJI								ŠPANJOLSKA "DOŽIVLJAJ" ZA VRIJEME SPAVANJA					
SVOJSTVO ONOGA ŠTO IMA UNIŠTA- VAJUCU SNAGU													
ŠIVANJEM OBRUBITI								"DATIV" TAJLAND					
ČIRIL IVEKOVIĆ			DONEDAVNO IME GLAVNOG GRADA KAZAHSTANA										





SJÖFARTSMUSEET AKVARIET

M/B Marina je stigao u Mali Lošinj iz Švedske prije 50 godina!

Motorni brod "Marina" sagraden je u Danskoj 1936. godine pod imenom "Kronprinsessan Ingrid". Lošinjska plovidba je kupila brod u Švedskoj 11. studenog 1969. godine, gdje je još 1963. dobio ime "Marina". Brod je krenuo iz Stockholma isti dan kada je plaćen, te je stigao u Mali Lošinj pod zapovjedništvom kapetana Maksa Turine, u nedjelju, 30. studenog 1969. godine nakon preplavljenih 3.760 morskih milja.

