



POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOŠINJ

GODINA VI BROJ 6

Mali Lošinj

prosinac 2020.

NAŠ PRVI JUBILEJ

10

GODINA KLUBA POMORACA LOŠINJ

LOKALNA POVIJEST KAO PUTOKAZ ZA BLISTAVU BUDUĆNOST STRANICE 22.-23.

**RECIKLAŽA
BRODOVA**

STRANICE 14.-15.

STRANICE 26.-27.

**RAZDOBLJE
TRATA**



Europska unija



Operativni program
ZA POMORSTVO
I RIBARSTVO





Operativni program
ZA POMORSTVO
I RIBARSTVO



Europska unija

Izrada ovog časopisa sufinancirana je sredstvima Europske unije iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo.

Sadržaj ovog časopisa isključivo je odgovornost udruge Kluba pomoraca Lošinj.



PODUPIRATELJI:



BRODOGRADILIŠTE

Miha Perenčević



Knjigovodstveni servis

NIA d.o.o.
Mali Lošinj

KOLUDARAC
SOFTWARE d.o.o.

Dario Horvat



"Brodogradilište Cres" d.d. Cres



toci.net

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
Aldina BURIĆ

Grafička priprema i lektura:
Bojan PURIĆ

Autor fotografija na naslovnici i posljednoj stranici:
Sandro TARIBA

Autor fotografije na 2. stranici:
Filip BOHAČEK

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

Tisk:
Promo art
Peta Preradovića 27,
35400 Nova Gradiška

List izlazi godišnje

IBAN:
HR3223400091110463898

ISSN:
1849-899X

UVODNIK

Slavljenička godina puna nevera

Jubilarna 2020. godina je godina puna velikih obljetnica značajnih za pomorstvo otoka Lošinja, tako i Klub pomoraca Lošinj slavi desetu godinu postojanja. Bilo je za očekivati da će proći u svečanom tonu uz zasluženo obilježavanje velikih obljetnica, kao što je i primjereno i planirano. Nažalost, ovu godinu pamtit ćemo po ograničenjima i "lockdownu" uzrokovanim širenjem koronavirusa, što je poremetilo svakodnevnicu i onemogućilo puno toga, zapravo većinu stvari na koje smo navikli, kako na otocima, tako i u svijetu.

To traje, i trajat će, zato je uzalud pitati se i nagadati kada će sve to završiti, treba se prilagoditi i ispuniti planirano, koliko god je to moguće u zadanim uvjetima. Možemo reći da smo u tome i uspjeli. Aktivnim zalaganjem i radom članova i podupiratelja ispunili smo veći dio plana o kojem smo raspravljali na redovnoj skupštini 12. ožujka u restoranu "Za Kantuni".

Tako je pokrenuta serija radionica-kinoteka koju vodi Anton Vunić, održavana u klupskim prostorijama, u siječnju i veljači ove godine, prikazivanjem četiri filma na klasičnim 16 mm projektorima. U prostorijama Muzeja Apoksiomena održano je predavanje prof. Miljenka Smokvine "Sudjelovanje jadranskih pomoraca u austro-ugarskoj arktičkoj ekspediciji 1872.-1874.", i predavanje prof. Roberta Mohovića "Povijesni razvoj jedrenjaka s posebnim osvrtom na tipologiju jedrenjaka 19. st. i obnovu logera Nerezinac", oba u sklopu festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta".

Organizirana je tradicionalna, 8. veslačka regata pasara i, s obzirom na epidemiološke mjere, proslava dirom po lošinjskoj luci brodom "Pirat". Obnovljene su mrežne stranice kluba, i povezane s listom na način da se na internet-stranicama objavljaju prošireni sadržaji iz lista vezom putem QR-koda. Održano je skromno obilježavanje tragedije kod o. Trstenika te okupljanja četvrtkom u prostorijama kluba, kada je to bilo moguće. Nažalost od tradicionalnog obilježavanja blagdana sv. Nikole i zatim desete godišnjice kluba odustalo se radi restrikcija, tj. odgodilo za vremena kada to bude bilo moguće.

Možemo biti ponosni, jer su ova događanja u organizaciji kluba jedna od rijetkih koja su se uopće dogodila u ovoj godini, što zbog ekonomskih razloga, što zbog epidemioloških. Mora se napomenuti da je Grad Mali Lošinj prepoznao inicijativu Kluba, i dodijelio godišnju nagradu Grada don Mateju Poloniju na prijedlog Kluba pomoraca Lošinj i Katedre Čakavskog sabora Cres-Lošinj, o čemu možete čitati i na sljedećim stranicama.

List koji imate pred sobom rezultat je rada i suradnje brojnih autora i suradnika, kroz Klub pomoraca Lošinj, koji teži povezivanju i okupljanju svih inicijativa vezanih uz pomorstvo i ribarstvo, u svrhu promocije, obilježavanja i razvoja istih.

Velik je uspjeh Kluba i dobivanje EU-sredstava iz operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo za sufinanciranje tiskanja lista u sljedeće tri godine, prijavom na natječaj LAGUR-a Vela Vrata.

Zato što je virus puno previše prisutan u našim životima, medijskom prostoru i društvenim mrežama, odlučili smo da se u ovom broju nećemo njime baviti, i na taj način, barem malo skrenuti pozornost na druge stvari. Nadam se da ćemo tekstovima u listu potaknuti barem djelić svijesti koliko je pomorstvo duboko utkano u prošlost otoka na kojima živimo, a isto tako da ga razvijamo i u budućnosti.

Mihael DESANTI

PRVI JUBILEJ UDRUGE

Deset godina Kluba

Prvi je "okrugli" jubilej Kluba pomoraca Lošinja - udruga je utemeljena 29. prosinca 2010. godine. Inicijator utemeljenja bio je Anton Vunić, koji je pripremio statut i obilježja kluba, te u restoranu "Poljana" u Malom Lošinju u prazničnom ambijentu okupio više od trideset aktivnih i umirovljenih pomoraca s Lošinja i Cresom, te održao uvodno slovo, a nadovezao se Julijano Sokolić. Kao kriterij za učlanjenje postavljeno je posjedovanje matrikule.

Novinski izvještaj sa sjednice dalje navodi da se "pristupilo izboru članova tijela rukovođenja udruge, pri čemu se uzelo u obzir da se uglavnom imenuju oni koji su manje na brodu ili više uopće ne plove".

Za prvog predsjednika izabran je Renato Dudić, za dopredsjednika Lucio



Na gornjoj slici, slijeva: Lucio Jurjako, Ivan Kapović,

Guerino Letić, Ivan Bižaca, Anton Vunić, Renato Dudić i Julijano Sokolić; na lijevoj slici: ostali sudionici osnivačke skupštine



BOJAN PURIĆ

Jurjako (kasnije će postati treći predsjednik Kluba), za tajnika Anton Vunić, a za blagajnika Marijan Matković. Prvi Upravni odbor, uz Dudića i Jurjaka, činili su još Dinko Malnar, Ivo Saganić i Ivan Bižaca, a određeni su i zamjenski članovi Žarko Orlić i Robert Marušić (bio je drugi predsjednik Kluba). Za članove Nadzornog odbora izabrani su Srđan Glavan, Julijano Sokolić i Andriño Maglievaz te Atila Gršković za zamjenika člana.

B. PURIĆ

Pet brojeva "Pomorca" – 28 au

Glasilo Kluba pomoraca Lošinj iz Malog Lošinja "Pomorac" u pet dosad izašlih brojeva sadrži 170 stranica formata 28 x 22,5 cm (prosek od 34 stranice po broju). S obzirom na to kako je poznato da su pomorci "teški" za pisanje, uspjeh je to iznad svih očekivanja. Tema, dakako, ne nedostaje ali nije se lako primiti pera – kompjutora i smiono pristupiti pisanju o bilo kojoj temi. Jer priča ima u nedogled i sve su zanimljive, a svaka priča postaje tiskanjem dokument, koji će nas na nju i njenog autora podsjećati

trajno. Možda je problem jedino u tome što prosječan pomorac određenom doživljaju ili uspješnom tehničkom rješenju, čega je plovidba puna, ne pridaje važnost nečeg iznimnog i potrebnog veće pažnje. Dakle, bez bojazni da će netko zamjeriti ovo ili ono, pisati treba, jer jedino se tako može sačuvati spomen na uspješnu plovidbu koja tako postaje pomorska povijest. Što se pak tiče jezika i pravopisa, to neka bude briga urednika ili lektora.

No, pa da se sačuvaju imena autora nastojao sam ih prikupiti i složiti, s na-

pomenom da se njihovom dobrom voljom i uloženom trudu mogao i "Pomorac" tiskati. U prvih pet brojeva svoje su radove tiskali:

Mario Babić, Branko Belamarić, Ivan Bižaca, Aldina Burić, Mihael Desanti, Renato Dudić, Enes Fazlić, Marina Đukanović, Giovanna Jerolimić, Lucio Jurjako, Ivan Komadina, Tomica Komadina, Milko Kronja, Valter Kvalić, Josip Lulić, Sandra Maljić, Morski, Bojan Purić, Boris Rukonić, Ivo Saganić, Julijano Sokolić, Stanko Škrbec, Branko Šuljić, Zoran To-

SJEĆANJA JOSIPA ANELIĆA (2)

Moj najgori vijaj

U prošlom broju našeg lista počeli smo objavljivati sjećanja Josipa Anelića. Zbližili smo se i sprijateljili u njegovoj 106., ujedno i preposljednjoj godini života. Uspio sam snimiti neke njegove priče. Nisu to samo priče o brodovima, već o svemu što je obilježilo njegov život i vrijeme u kojem je živio. Evo jednog sjećanja s broda "Sveti Josip Prvi"...

Nekad je tu na otoku Cresu i Lošinju bilo života: konji, voli, ovac, ljudi po svuda. Čule su se sikire, motike i pikuni (mašklini). A danas ni konji, ni voli, ovca poneka, a ljudi sparili. Na moru neki drugi brodi bez našeg čovika. Kad zajdeš va neko selo, a tamo martva tišina. Uz prazne štale leže na zemlji zaruzinane sikire, motike i mašklji. Pričao je naš Josip, a imao je što i reći.

Bilo je prosto čudno da se čovjek u tim godinama može sjećati tolikih detalja iz prošlosti, daleke, ali i bliske.

Više godina plovio je na brodovima vozeći drva za Čozu (Chioggiju). Bilo je normalno što ih ljudi tamo prepoznaju i pozivaju svojim kucama. Bio je motorista, a kod iskrcaja drva zadužen za prodaju, jer je bio jedan od rijetkih pismenih.

S istaknutom važnošću znao je govoriti kako: „imam ispit motoriste, šest leta

Josip Anelić preminuo je u 107. godini života, 22. prosinca 2019. godine

škole, dvaleta škole reale i kurs za echosonder“.

Vajk smo imeli na iskrcaju veću težinu prodanih drv

Zapisivao je na papiricima svaku kolicinu prodanog drva i ime kupca, tako da kapetan može sve kontrolirati. "Bila je tamo vela mižerija, pa sen znal zapisat i par kila. Vajk smo imeli na iskrcaju veću težinu prodanih drv."

Nižu se likovi kroz ta priopovjedanja: „dolazil je jedan stareji basi i debeli, a imel je 18 dec. A onda koga se dobro sića, paron Pacifico, imal je nekad bragoc, ali

mu posal ni hodi, pa sad zna čuvati po noći naš brod, ali i još dva-tri. Da ni tako, mulci bi po noći dosta toga počistili. Dolazila je i jedna šesna mlada, živila je sama sa materom. Jednom san joj dal dva kvintala drv, a nisam zapisal. Na povratku iz Čoze znali smo voziti kup matuni, voće i još po neš čega je tamo bilo a kod nas ne.

A sad i moj najgori vijaj. Partili smo iz Osora sa drvima, zajeno sa još dva broda. Prvi je krenuo prema Rijeci, a drugi ispred nas, a zvao se Orijen, prema Veneciji kao i mi. Komandant je bio niškoristi, zvao se Giovanni, znao je zijati na posadu i beštimiti. Ucrtao je rotu, a pokraj sebe je držao plosku. Vidilo se da je već dobro popio. Otišao je na postelju. Udelalo je strašno nevrijeme pa sen ga šel probuditi. Vidio je, makar pijan, da je vrag prišel po svoje. Viknul je: Dolje glavno jedro, i šal na triketu. Reful vetra ga je odnio. Dizemo flok, dizemo i odmah se pokidao. Zatim trirande, to je stražnje jedro, čim je dignut rasparao se od vrha na dolje i završilo u moru. Imali smo još jedno jedro, giš drugo jedro. Dizemo ga i odmah se pokidao. Vjetar je urlao, a more svuda. Jaka marea i faši su poleteli na stranu, del u more. Ujutro smo oba imeli ruke natečene. I tako cijelu noć izbjegavajući marete. Refuli su postali sve slabiji, i more je postajalo mirnije. I tako pomalo moj kapetan je otišao opet spat,



BOJAN PURČIĆ

čim je vidio da vladamo brodom. Imao sam pomoćnika, zvao se Sobol. Počela su se vidjeti svitla, a to je bilo za znati da smo blizu kraja. Poslao sam pomoćnika da spusti piombo. pokazalo se šest metara dubine. Ponovo po kapetana, ovaj put je bil prilično otrežnjen. Dal je komandu fondo ankora i samo s motorom kuntra vетra dok ne rasćara. Do jutra je deboto zbonacalo, a pokazalo se da smo 15 milja na jugo od Čoze.

Digli smo sidra i pomalo prema portu. Do večeri smo arivali. Čozoti su se sila čudili da smo ostali živi. Sve je bilo mokro, brod nagnut. More je odneslo 30 kvintala drv. Od mokrine se ni imalo kade ni sest, kamoli leć. Kapitan nas je pokupio vanka va oštariju da jedemo i pijemo koliko hoćemo, a on će platit. Va našim očima mu je malo krešila cena.

Prodali smo drva i otišli na Cres u škver, imelo je dosti toga za popraviti. Jedan madir se je bil otvoril. Svi smo šli ča z broda, i tako, još sen živ.

Morski

autora

mić, Ferdinand Trenc, Berislav Vranić, Anton Vunić i Dinko Zorović, dakle 28 autora raznih profila, starosti i spolova. Zahvalujemo im i nadamo se novim prilozima koji će održati list, sada uz pomoći i EU. Lošinj i Cres s okolnim otocima, sa svojim brojnim pomorčima, brodograditeljima, nastavnicima, ribarima i svim ostalima koji bez mera ne mogu opstati, pripada i dalje dužnost i čast da pišu i i tako promoviraju svoje otoke u svijet znanja i kulture.

Julijano SOKOLIĆ

IN MEMORIAM ZORAN TOMIĆ - PIŠE BORIS RUKONIĆ

Dragi prijatelju Zorane

Prošla je, evo – već godina dana otkako te nema, uspomena na tebe još je živa i ne blijedi. Ostavio si duboki trag u našoj otočnoj zajednici, u različitim sferama svog djelovanja i pomaganja. Davne 1965., kada si maturirao na Srednjoj pomorskoj školi u Malom Lošinju otišnuo si se na more i na tom poslu ostao do ranih osamdesetih. Nakon završene Više pomorske škole 1970. u Rijeci, 1974. godine postao si zapovjednik i u tom svojstvu se iskrcao da se trajno zaposlji na kopnu, započevši kao direktor poslovnice Vjesnika u Malom Lošinju. Godine 1985. diplomirao si na Pomorskom fakultetu u Rijeci, radeći tada na mjestu direktora Turističke djelatnosti u Jadranci: puno ljudi s nostalgijom te se sjeća i značaja koji si pridavao isticanju timskog rada, isticao si svaki puta zaslužne za pojedine rezultate, motivirajući time na najbolji način i ostale i uvijek od sebe davao maksimum, ne zamjerajući drugima ako te nisu bili u stanju pratiti.

Jednako tako, punom snagom krenuo si s posлом kao kapetan u našoj Lučkoj ispostavi, 1988. godine sve do mirovine. Visoki standardi koje si usvojio kroz život doveli su ovu ispostavu na glas kao jednu od najboljih i najefikasnijih na Jadranu. Sjećam se koliko si pazio da se svatko tko čak i samo navrati u Lučku ispostavu osjeća dobrodošlim i za svakoga si našao vremena. Ljudi su navikli da se osjećaju sigurno na moru, znajući da ćeš ti sa svojim timom u svakom momentu biti priruci u slučaju potrebe. O tome se pročulo čak i van granica naše zemlje, a tečajevi za nautičare koje si održavao nisi niti naplaćivao ako polaznik nije iz prve položio, jer si smatrao da nisi ispunio svoju obavezu kao instruktor. Polaznici su k tebi dolazili na tečaj iz čitave Europe.

Isto je tako bilo i onda kada si kao izvanredni predavač stručnih predmeta nekoliko godina radio u Srednjoj pomorskoj školi u Malom Lošinju i tvoji te se bivši učenici rado sjećaju.

Maritimne studije luka na ovom području u čijoj si izradi sudjelovao kao autor i konzultant uz tvoj su doprinos bile visokovrijedne, a vrlo je cijenjeno bilo tvoje aktivno si sudjelovanje u svojstvu savjetnika i u radu na donošenju novih propisa Ministarstva.

Ostavio si traga i na brojnim volonterskim dužnostima, kao predsjednik Mjesne zajednice Malog Lošinja, kao predsjednik Turističke zajednice Općine Cres-Lošinj, te kao komandant štaba Civilne zaštite Općine Cres-Lošinj. Predugo bi trajalo nabrajanje i ostalih članstava u lokalnim klubovima i udrugama – među kojima je i naš Klub pomoraca.

Nisi volio isticati svoje zasluge i pričati o sebi, smatrao si da učinjena djela trebaju najviše govoriti o osobi, ali sada kad te više nema, treba istaknuti da si u nebrojeno slučajeva pomagao ozlijedešnim i bolesnim otočanima našeg arhipelaga, radi čega ti je zajedno s tvojom posadom dodijeljena 1994. godine i Vjesnikova Plava vrpca kao nagrada za opasno i zahtje-



vno spašavanje na moru. Godine 1997. predsjednik RH odlikovao te je Spomenicom domovinske zahvalnosti, a Yacht-Pool International ti 2002. godine dodjeljuje godišnju nagradu za naj-kapetana na Jadranu. Godine 2019. iz svog bogatog života skupio si dovoljno materijala za objavljivanje zapažene knjige "Nemirno more" u vlastitoj nakladi.

Neka ti je mirna plovیدba tamnim morem uspomena, vjerujem da si našao vječni mir u svojoj posljednjoj luci.

Prilažem tekst koji ti upućuje najbliža obitelj, poslan od tvog sina Igora:

Na poslu pravedan, dosjedan i strog, a kao privatna osoba izuzetno predan svojoj familiji. Takav je bio Zoran. Svaki i najmanji trenutak slobodnog vremena provodio je sa svojom suprugom, sinovima i kćerkom, a pogotovo sa svojim unucima koje je obožavao. Oni su ga punili nekom neizmjernom snagom i ogromnom voljom za životom. Ništa mu nije bilo teško, niti voditi ih na skijanje svake godine, na barku, na izlete. Čak i iscrpljen teškom bolešću nije prestajao svaki trenutak posvetiti njima. Obožavali su ga. Njegovim odlaskom svi smo izgubili, ali najviše unuci. Mene kao sina ali i pomorca je neizmjerno volio i podržavao. Nekada sam imao osjećaj da je skupa sa mnom na brodu. Pratio je svako moje putovanje, brzinu broda, vremenske uvjete. Kada sam ja bio na valovima od osam metara, on je bio na onima većim od deset metara. I tada je kao i u svakoj situaciji njegova riječ bila smirujuća i uvijek ispravna. S jedne strane strog i pravedan kapetan, a s druge otac kojega bi svatko želio imati.



Matej Polonijo – zaslužio je godišnju Nagradu Grada

Navršilo se 56 godina plodnog i uzornog svećeničkog staža vlč. gospodina Mateja Polonija rođenog u Vrbniku na otoku Krku 1937. godine. Koliko je požrtvovan i uspješan, govori i to da se s 83 godine ne dâ u mirovinu, već nastavlja vršiti svećeničke dužnosti, služi drugima i poziva ljude da dođu Kristu. Stoga je crkva sv. Nikole u Malom Lošinju uvijek dobro posjećena od vjernika koji žele čuti istinske riječi vjere, nade i utjehe.

Don Mate Polonijo je osim svećeničkih obveza mnogo i uporno radio na održavanju naših crkava, neponovljivih spomenika kulture. Kada je postavljen za župnika u Vелom Lošinju 1987. godine zatekao je velike otvorene radove na župnoj crkvi sv. Antuna Opata, te je svim srcem i snagom prionuo poslu da se radovi što prije dovrše i preda ovaj hram vjere na uporabu vjernicima i ogled gostima. Nad starim grobovima monтирana je visoka, teška i pokretna skela kako bi se spasio i učvrstio strop s dragocjenim umjetninama, a nakon toga su nastavljeni radovi na unutarnjim dijelovima konstrukcije i dodati su i onako bogatoj kolekciji umjetnina nove slike i crkveni inventar. Za sve to je vlč. Polonijo morao priskrbiti dosta novca da bi se namirio materijal i vrhunski majstori. Glavni radovi su dovršeni uspješno 1992. pa se opet moglo pristupiti unutrašnjosti crkve bez opasnosti.

Koncem 1991. godine se u Veli Lošinju velik broj proganika i izbjeglica iz ratom zahvaćenih dijelova tek nastale demokratske Republike Hrvatske, pa je na niti tisuću stanovnika došlo tri do četiri tisuće ljudi, žena, djece, starijih osoba, svi potrebiti njegi, fizičke, a još više psihičke. Don Mate preuzima na sebe velik dio tih patnji, unesrećenih i izbezumljenih osoba, i nastoji svima udjeliti utjehu, razumijevanje, svete sakramente, svakodnevnu potporu. Radi danju i noću, iscrpljuje se od silnih napora slušajući tjeskobne priče, liječeći teške duševne rane. Taj veliki danonoćni napor narušava njegovo zdravlje, a stiže i dijabetes od kojeg više neće imati mira.

Jenjavanjem ratnih operacija u Hrvatskoj, prognanici se vraćaju svojim ognjištima, pa se don Mate može posvetiti i novim aktivnostima. S autorom izvrsne monografije "Velo Selo - crtice iz prošlosti - Veli Lošinj", liječnikom Goranom Ivaniševićem iz Zagreba, uspijeva prikupiti potrebna sred-



stva za tisak dvije tisuće primjeraka ove veličanstvene, veoma potrebne knjige.

Nakon toga, 1997. godine biva premješten u Mali Lošinj gdje preuzima rektorat i crkvu sv. Nikole, a ujedno je imenovan župnim vikarom, te župnikom u Ćunskom. Nova mesta donose nove obvezе. U novom dijelu župe Ćunski, u naselju Artatore gradi se Pastoralni centar sv. Leopolda Mandića, gdje se don Mate mora dobro i dodatno potruditi da bi se objekt priveo uporabi, održavanju redovnih crkvenih obreda, posebice u ljetnoj sezoni kada se naselje popuni ljudima.

Istovremeno potiče biskupiju da se u Ćunskom tamošnje župne kuće i toš pretvore u živ subjekt susreta i druženja vjernika iz cijelog svijeta. Tako nastaje Dom za duhovne susrete Betanja. Posla na sve strane, a godine neumitno idu. Konačno, predaje župu Ćunski i Pastoralni centar u Artaturima drugom župniku 2012. godine. Pod župu Ćunski spada i otok Male Srakane, gdje se na blagdan Gospe Karmelske 16. srpnja održi sv. misa. Za svojeg boravka, a u povodu stote objetnice izgradnje crkve sv. Nikole u Ćunskom, 2008., sastavit će i tiskati prigodnu knjižicu od 28 stranica, koju će četiri godine kasnije pretvoriti u lijepu monografiju od 100 stranica, o povijesti ovog ponosnog naselja na otoku Lošinju.

Don Mate živi sada sâm u rektoratu, opslužuje i održava kuću rektorata i crkvu sv. Nikole, zaštitnika pomoraca. Crkva sv. Nikole u Malom Lošinju nastala je zauzimanjem gospođe Katarine Katarinić, žene Siksta Katarinića, vlasnika prvog većeg brodogradilišta u Malom Lošinju. Sagrađena je i posvećena 1857. godine. Otad se u

njoj održava služba božja, te su joj posebno privrženi pomorci, kojih je Mali Lošinj ujek imao velik broj. S pomorcima molitvi i obredima pristupaju i obitelji, a posebice na blagdan sv. Nikole 6. prosinca. Od 1997. godine, znači tijekom posljednje 23 godine, rektor je svetišta velečasni Matej Polonijo.

Klub pomoraca Lošinj osnovan je prije deset godina i otad su njegovi članovi posebno organizirani za blagdan svog zaštitnika kada se u crkvi sv. Nikole, nakon svete mise, održi i tradicionalno druženje vjernika, posebice pomoraca i njihovih obitelji, u dvorani za susrete uz samu crkvu. Vlč. Mate Polonijo ujek je spreman i gostoljubiv domaćin koji svojim nastupom održi obrede, a svojim odnosom budi nadu i vjeru u dobru plovidbu i sretan povratak moreplovaca svojim obiteljima i danas, kada u Malom Lošinju još mnogi domovi dočekuju s nestrpljenjem i strepnjom svoje drage muževe, očeve i braću. Don Mate Polonijo je sveti mentor i baštinik lošinjskog pomorskog tradicijskog nasljeđa. Zbog toga je Klub pomoraca Lošinj smatrao da je velečasni Matej Polonijo zaslužio nagradu Grada Malog Lošinja, za dugogodišnji brigu i razumijevanje ujek teškog zanimanja, punog odričanja i neizvjesnosti.

U skladu s tekućom epidemiološkom situacijom u Muzeju Apoksiomena održana je svečana sjednica Gradskog vijeća, u srijedu 11. studenog, na blagdan sv. Martina i Dan Grada Malog Lošinja, kada su pred dozvoljenim brojem prisutnih podijeljena priznanja pa je tako velečasni Mate Polonijo primio godišnju nagradu iz ruku predsjednika Gradskog vijeća Elvisa Živkovića. Čestitamo!

Julijano SOKOLIĆ

POVRATAK JEDRILICE *HIR 3* U MATIČNU LUKU NAKON 28 MJESECI EKSPEDICIJE OKO SVIJETA

Nije kraj dok nije kraj

Na *HIR 3* ponovno sam se ukrcala krajem veljače 2020. u argentinskoj luci Mar del Plata, nakon što su Saša i Nebojša u prethodnih 15 mjeseci oplovili sva tri najznačajnija južna rta - Dobre nade, Leeuwin i rt Horn. Sredinom svibnja 2020. ispred brazilske luke Salvador jedrilica *HIR 3* zatvorila je svoj drugi puni krug oko globusa, a Saša Fegić ostvario je svoj san da oplovi svijet. Prijatelji i pratitelji čestitali su Saši na uspjehu i de facto, da smo tu završili putovanje, cilj ekspedicije bi bio ostvaren. Ali mi to nismo tako za-

nica, pa nastavljamo prema Madeiri gdje postoji šansa da nam dopuste iskrcavanje. Najnapornijom se pokazala etapa od Zelenortske otoka do Madeire, područje pasata kroz koje smo svjesno krenuli protiv vjetra i struja, protiv moćnog Atlantika. Potrajal je dvostruko dulje i preplovili smo dvostruko više milja, kako bismo stigli do cilja. I etapa do Gibraltara se pokazala teškom, "konjske širine" gdje nam se moglo posreći i s nekim zapadnjakom, ali nije, pa smo danima orcali protiv vjetrova sjevernih i istočnih smje-

30 nalazimo se na samo 7.5 milja od luke i ja javljam u marinu da stižemo najdalje kroz dva sata. Vjetar okreće na sjeverozapadnjak i usporava nas, nebom ubrzaju kišni oblaci, svaki s vjetrom olujne snage. Naš napredak prema luci odjednom postane stagnacija. Vjetar okreće na hladni sjeverac i pojačava na preko 30 čv, raskopava more i mi plovimo samo sa skraćenim glavnim jedrom i motorom. Svjesni smo da na otvorenom puše i preko 50 čvorova i da nikako ne smijemo završiti na pučini. Kad god vjetar malo oslabi, koristimo priliku da povećamo jedra i malo se približimo. Cagliari u noći bljeсти tisućama svjetala, nemoguće je razaznati navigacijske oznake, pa žmirkam tražeći zeleno i crveno svjetlo da nas uvedu u luku. Devet sati trebalo nam je da prevalimo te zadnje milje i kad smo u 0:30 konačno privezali *HIR 3* uz ponton marine, nazdravili smo sretni što smo konačno na sigurnom. Idući dan ciklona se razmahačala na preko 60 čv, a snimke zastrašujućih valova koji se razbijaju o obale Sardinije obišle su svijet.

Nastavljam putovanje preko Tirenskog mora, uz Siciliju i kroz Mesinski tjesnac, pa preko Jonskog mora prema Jadranu, praćeni prilično povoljnim vjetrovima i bez poteškoća. Naš prolazak kroz Otrantska vrata na društvenim mrežama doživljen je trijumfalno - čestitke pljušte, svi nam žele dobrodošlicu u domaće vode i sl. Mediji se raspituju kad uplovljavamo i kad je doček - i mi smo se već potihno u sebi veselimo dragim licima koje ćemo vidjeti kroz nekoliko dana. No prognoza je najavila dva dana jake tramuntane, pa je teško procijeniti kad ćemo točno stići. Tu večer vjetar pojačava na preko 25 čvorova i u visini luke Brindisi pramac okrećemo prema istoku, jer nam tramuntana ne dopušta drugačije. Oko ponoći upadamo u trgovacku rutu - oko nas desetak brodova u mraku, od toga barem šest kojima se ruta križa s našom - noćna mora za svakog jedriličara. Brzo odlučimo okrenuti se prema obali, pa makar ne napredovali u pravom smjeru, samo da se sklonimo velikim brodovima s puta. Pripremimo se za okret niz vjetar i krenemo u man-

Marina
Đukanović i
Saša Fegić po
pristajanju u
Cagliari



mislili, želimo se vratiti doma vlastitim brodom, pa za nas u Brazilu nema velikog slavlja, nego velike pripreme - pred nama je još jedan prelazak Atlantika, a s oceanom se nikad ne zna. U tom trenutku veći dio svijeta je u lockdownu zbog pandemije i mi zapravo ne znamo da li i gdje ćemo smjeti pristati i hoće li nam itko dopustiti iskrcavanje ili ćemo morati bez zaustavljanja preploviti preostalih 6.000 milja do doma.

Treći prelazak Atlantskog oceana pokazao se posebno izazovnim. Etapu Salvador - Mindelo prošli smo prilično dobro, 28 dana bez većih problema, no na Zelenortskim otocima nisu nam dopustili iskrcavanje zbog pandemije COVID-19. Donose nam zalihe vode i svježih namir-

rova, napredujući vrlo sporo.

S ulaskom *HIR-a* u Mediteran svi su odahnuli - prije svega naši roditelji. Njihovo olakšanje i veselje jer smo "na sigurnom" pokazalo se preuranjenim. Mediteran u rujnu i listopadu može biti itekako opasan, pa ni nas nije štedio. Na polasku iz Gibraltara pratio nas je povoljan zapadni vjetar, no prognoza je najavila golemu ciklonu koja će zahvatiti veći dio zapadnog Mediterana, s centrom u Lyonskom zaljevu. Umjesto ležernog jedrenja niz vjetar, upregnuli smo sva jedra i motor i nemilice jurili prema Sardiniji, kako bi se sklonili od najavljenog nevremena. U petak oko podneva prolazimo rt Spartivento na jugu Sardinije i dobro napredujemo prema luci Cagliari, oko 15:



Povratak jedrilice
HIR 3 u Mali Lošinj

var, no upravo u tom trenutku iz kišnog oblaka iznad nas zapuše olujni udar vjetra. Puno glavno jedro nagne HIR 3 na bok, a naš mali olujni flok nema snage ispraviti brod. Na kormilu osjećam silu i vidim koliko se cijela oputa napreže, molim se u sebi da se ispravimo, no u tom trenutku čujem zastrašujući zvuk pucanja metala - zvuk od kojeg se ledi krv u žilama. Otvaram oči i gledam u mrak - jarbol stoji na mjestu, ali glavno jedro i škote divljaju po zraku. Pukla nam je lantina, debeli aluminijski profil prelomio se kao letvica. Nema vremena za razmišljanje - Saša zapovijeda kako da okrenem brod, brzo spuštamo jedra i fiksiramo sve kako ne bismo potrgali glavno jedro. Srećom, do luke Brindisi samo je 12 milja. Uz dosta problema prilazimo luci i uspijevamo uploviti u marinu, te u obližnjem škveru naizgled popraviti lantinu, no to se rješenje pokaže slabim i mi do matične luke plovimo samo uz pomoć prednjeg jedra. Preostalu etapu plovimo u dva dijela, jer sredinom listopada više nema dugih stabilnih vremenskih peri-

oda, pa se zaustavljamo u Manfredoniji kako bismo obavili carinske formalnosti i izbjegli još jedan val tramuntane.

Posljednjih 200 milja do Lošinja najdulje su. Pripremamo se za povratak - uređujemo brod, dižemo zastave svih naših jedriličarskih klubova, zastavu Grada Lošinja, crvene i bijele zastavice koje smo dobili u Gibraltaru. Zbog pandemije zabrana je okupljanja, pa ne očekujemo veliki doček, tek roditelje i par prijatelja. Pred uvalom Krivica pridružuju nam se prve jedrilice JK "Jugo" koje su nam pošle u susret, a pred Borikom se pridružuje i loger "Nerezinac". Prijatelji trube, dovikuju pozdrave i čestitke - plovimo pomalo nesvesni da je to to, da smo stigli do kraja putovanja. Prolazimo kraj Anuncijate - pri isplavljanju steglo me u grlu kad smo prošli mimo nje, ali sad je kapelica daleko i moje su misli koncentrirane na uplovljavanje. Zbog nekoliko teških pristajanja i nezgoda na Mediteranu u želucu mi je grč, nadam se da će sve proći bez problema. No kad smo okrenuli Boka Veru i kad se pred

nama otvorila panorama Malog Lošinja, pluća mi je ispunio miris borova i odjednom me prozeo osjećaj da smo konačno doma. 17. listopada 2020. oblačan je dan, no u trenutku uplovljavanja HIR-a u luku oblaci se razmiču i Mali Lošinj zablista u zlatnom sjaju poslijepodnevnog sunca, baš kako kaže lošinjska himna, "Sempre piena del sol". Grlo mi se stegnulo i jedva sam suspregnula suze. Ili nisam, ne sjećam se. Odjednom se na brodovima oko nas zapale baklje, baklje gore i na rivi, više od stotinu ljudi kliče i maše nam - doček kakav ni u snu nismo očekivali priredio nam je naš Lošinj. Vjerujem da je grad na sličan način dočekivao jedrenjake lošinjskih kapetana na povratku s dugih plovidbi. Tako se i mi osjećamo, nakon povratka s dvoipolgodišnje ekspedicije.

Beskrnjno zahvalni na tome što smo, unatoč svemu, sretno stigli u matičnu luku, prepustamo se zagrljajima naših najdražih, osjećaj koji poznaje svatko tko je bio na moru.

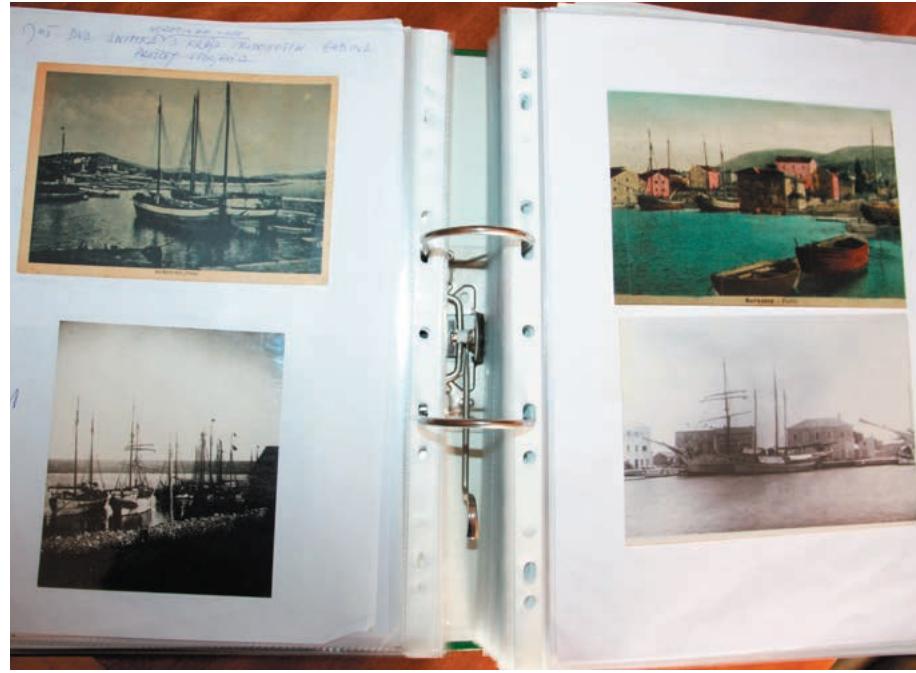
Marina ĐUKANOVIĆ

DONACIJA DR. SC. JULIJANA SOKOLIĆA LOŠINJSKOM MUZEJU

Najzastupljeniji brodarstvo i brodogradnja

Lošinjski muzej je od svibnja 2020. godine bogatiji za vrijedno dokumentarno gradivo, donaciju dr. sc. Julijana Sokolića, dugogodišnjeg javnog društvenog i kulturnog djelatnika koji je gradivo prikupljao za potrebe pisanja i objave brojnih publikacija i članaka povjesne, gospodarske, društvene, kulturne i baštinske tematike rodnog zavičaja.

Gradivo je tematski razvrstano u 48 registratora i najvećim se dijelom odnosi na Mali Lošinj i Nerezine. Najzastupljenije je brodarstvo i brodogradnja – građa za taj segment povijesti i gospodarstva Malog Lošinja nalazi se u 15 registratora. Tri registratora sadrže građu o nekadašnjem brodu, a danas istoimenom botelu "Marina", a od ostalih pomorskih tema tri su registratora posvećena povijesti jedričarstva na Lošinju. Od građe za Nerezine, u četiri registratora nalazi se građa za brodarstvo i brodogradnju, a ostalih dvanaest registratora donose raznovrsnu građu o nerezinskoj povijesti i baštini,



mostanu itd. Cresko-lošinjsko otočeje u cjelini zastupljeno je u jedanaest registratora, pri čemu se šest odnosi na povijest turizma, dva na lokalne izbore od 1990. do 2017. godine, jedan registrator sadrži građu o povijesti školstva, a jedan o narodnooslobodilačkoj borbi na cresko-lošinjskom otočju i o Domu za starije osobe u Velom Lošinju.

Gradivo se sastoje od raznolike tekstualne i vizualne građe, poput fotografija, dokumentarnih zapisa i svjedočanstava,

na (prospekata, letaka, karti...). Raznovrsnost gradiva svjedoči o istraživačkom senzibilitetu dr. sc. Julijana Sokolića koji je rijetko viđenom pedantnošću sakupio i sistematizirao dokumentaciju te je izradio i obavijesna pomagala s popisom gradiva za lakše snalaženje i pretragu. Dr. sc. Sokolić je Lošinjskom muzeju poklonio gradivo sa željom da bude dostupno budućim istraživačima kojima će zasigurno biti od velike pomoći jer su na jednome mjestu sakupljena dosadašnja saznanja o mnogim aspektima prošlosti i sadašnjosti cresko-lošinjskog otočja. Slijedeći stopi J. Sokolića, Lošinjski muzej stoji na raspolaganju svima zainteresiranim za konzultiranje građe i proučavanje otočne povijesti i baštine.

Marijana DLAČIĆ



primjerice o nekadašnjoj Općini Nerezine, turizmu, folkloru, franjevačkom sa-

kopija arhivskih dokumenata, novinskih članaka, literature i drugih tiskovi-

Peter Fellrich	649	Wiesboda 1967 1968	Adolf Stojan Mika Dobro Suzana Toma	1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975	Ljube Velečić Kipke	666	Ante Ljiljan Jure Toma	1967 1968 1969 1970	Ante Ljiljan Jure Toma	1967 1968 1969 1970	Ante Ljiljan Jure Toma	1967 1968 1969 1970
Gianni Pericoli	655	Pop Zan Toma	Francesca Loren Ljubo Dobro Toma	1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975	Peter Fedorich	676	Sveto Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970	Sveto Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970	Sveto Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970
Jure Castellan	660	Kara Ljubo Toma Ante Tomasica	Andrea Rado Cesare Francesca Toma	1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975	Jurica Davice	6890	Ante Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970	Ante Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970	Ante Sata Ante Ljiljan	1967 1968 1969 1970
Peter Rodovis	680	Hidran Ljubo Pop Peter	Ante Ljiljan Jure Suzana	1967 1968 1969 1970	Peter Sablits	695	Dinko Tomasica	1967 1968	Dinko Tomasica	1967 1968	Dinko Tomasica	1967 1968

ZA ŠKOLOVANJE BRODOSTROJARA U SREDNJOJ ŠKOLI AMBROZA HARAČIĆA

Novi simulator strojarnice

Od ove nastavne godine učenici četvrtog razreda smjera tehničar za brodostrojstvo Srednje škole Ambroza Haračića rade na novom suvremenom simulatoru marke Transas ERS 5000 Tech Sim. Model simulatora je produkt tanker duljine preko svega 183 metra, širine 32.2 m, gaza 11 te maksimalne brzine 15.7 čvora. Propulzija se sastoji od glavnog motora tipa MAN B&W 6S50MC-C dvotaktni sporokretni dieselmotor s prednabijanjem, snage 8600 kW pri 127 okretaju u minuti. Električno postrojenje sastoji se od tri diesel-generatora tipa Yanmar 6N21AL-EV snage 900 kW, napona 450 V i frekvencije od 60 Hz te diesel-generatora za slučaj nužnosti snage 150 kW, napona 450 V i frekvencije od 60 Hz. Simulator se sastoji od instruktorske stanice i učeničkih stanica. Na instruktorskoj stanici vrši se priprema vježbi, zadavanje vježbi učenicima, praćenje rada učenika kao i analiza izvršenih vježbi i zadataka. Učeničke stanice sastoje se od softvera za prikaz stranica simuliranog modela broda s mogućnošću prikaza panel-upravljanja,



nadzornog sustava strojarnice broda, elektrodistribucijskih modela, prikaza alarma, shematskog prikaza pojedinih brodskih sustava, prikaz vizualizacije stroja i vizualni prikaz lokalnih panel-upravljanja. U prikazima vizualizacije učenicima je omogućeno virtualno kretanje kroz brodsku strojarnicu, upućivanje pojedinih pumpi sustava pomoću lokalnih panel-upravljanja, pokretanje generatora te lokalno pokretanje glavnog motora.

Rad na ovom simulatoru učenicima koristi da implementiraju znanja iz svih stručnih predmeta, da se upoznaju s brodskom strojarnicom, te da nauče reagirati u slučaju određenih radnji koje mogu dovesti do većeg zastoja stroja, ukoliko se ne otklone na vrijeme. Tako će učenici stići potrebne vještine i znanja koja će im biti potrebna za nastavak obrazovanja na fakultetu ili rada na brodu.

Tomica KOMADINA

IN MEMORIAM

Marijo Zorović

Dvadesetog srpnja ove godine naglo je otisao na put bez povratka Marijo Zorović iz Nerezina, pomorski strojar koji je čitav život plovio na brodovima Lošinjske plovidbe. Rođen u Nerezinama trećeg siječnja 1948. godine, od oca Blaža i majke Marceline rođ. Zorović, polazio je osnovnu školu u rodnom mjestu, a Školu učenika u privredi metalske struke u Malom Lošinju. Na profesionalnom putu slijedio je svojeg oca, kojeg se sjećamo kao motorista na nekadašnjem "Kvarneriću".

Opredijelivši se za plovidbu, marljivo je i strpljivo, prikupljao ovlaštenja, tzv. brevete, za vršenje poslova na brodu. Najprije je položio ispite za zvanja brodskog ložača-mazača i brodskog motoriste, a već 1971. postaje brodski strojovođa, po kojem ovlaštenju može upravljati brodskim strojnim kompleksom do 1000 IKS. Konačno, 28. ožujka 1974. polaže i ispit za pomorskog strojara sa svim pripadajućim ovlaštenjima.

Prvo ukrcanje u svojstvu mazača ostvario je na brodu "Umag" koncem 1966. go-

dine, a onda plovi na motornim brodovima "Vojvodina", "Horizont" i "Mirna", u studenom 1971. drugi je časnik stroja na m.b. "Orjula", pa prvi časnik stroja. Drugog veljače 1976. ukrcan je prvi put kao upravitelj stroja na m.b. "Raša", izgrađenog u Švedskoj. Slijede drugi brodovi i nova pomorska knjižica od 1983. iz koje iščitavamo ukrcanja na motorne brodove "Zlarin", "Ursa", "Marina", "Orlec", pa opet "Marina", "Brioni", "Galiola" i onda "Marina" do kraja plovidbe.

Ukrcan je bio i na "Marini" prilikom zakupa od strane Jadrolinije u jesen 1991. godine kada je trebalo ukrcavati progna-nike i izbjeglice Dubrovnika i dubrovačkog zaleđa pred nasiljem okupatora i kada je brod zaslužio prvu Plavu vrpcu. Drugi put je nagrađen spašavajući posadu dvojarnog jedrenjaka s 14 osoba na njemu, prvog rujna 2001. godine. Kad je brod "Marina" 2006. prodan trgovачkom društvu "Arhipelag" d.o.o. iz Velog Lošinja Marijo je ostao na njemu do primopredaje 2009. godine, kada odlazi u zasluženu, dugo-

godišnjom plovidbom stečenu mirovinu, sakupivši na tom brodu ukupno 21 godinu i četiri mjeseca navigacije. Ako je "Marina" brod-spomenik, onda je Marijo bio njegova ikona.

Marijo Zorović je pokopan na nerezinskom groblju, pod posebnim mjerama sprečavanja širenja koronavirusa, u prisustvu mnogih Nerezinaca koji su se došli oprostiti od dobrog čovjeka, jer "ima neka moć u dobrim ljudima, oni su jaki i poslije smrti. Događa se da i dalje žive, po svojim djelima i riječima a najviše po dobroti srca", kako je zapisano na zahvali njegove obitelji. Tako se pridružio mnogobrojnim svojim mještanima koji su svoj život posvetili moru, moru koje oplakuje, u svojoj neugasivoj moći, i njihovo posljednje počivalište.



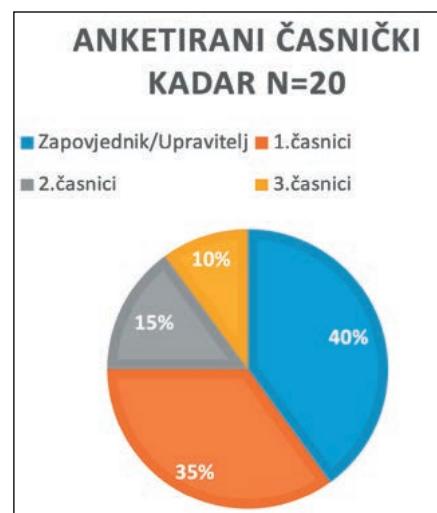
J. S.

PIŠE KAP. RENATO DUDIĆ, PROF.

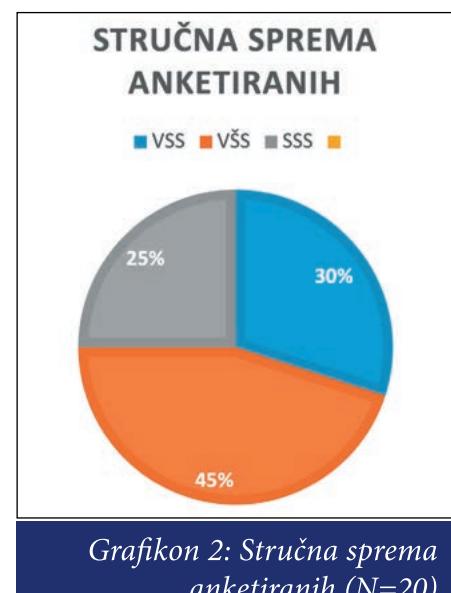
Istraživanje o nužnosti visokoškolske naobrazbe pomorskih časničkih zvanja

Prema izvorima EMSA (*European Maritime Safety Agency*), procjenjuje se da u Hrvatskoj ima 18 tisuća pomoraca, od čega je čak oko 15.500 zaposleno u međunarodnoj plovidbi. Od ukupnog broja, čak 70% čine časnici, što nas stavlja na šesto mjesto u EU. Postavlja se pitanje što treba učiniti da bi se zadržao sadašnji broj pomoraca, osobito časnika, jer je bitka s kadrom tzv. nižih zvanja već odavno izgubljena protiv jeftinije radne snage s dalekog istoka. Čak i bez obzira na teške uvjete života na moru, nerijetko neprijateljska i po život opasnja okruženja (piratstva, kriminalizacija pomoraca), probleme koji se pojavljuju kad pomorac odluči napustiti brod i pokušati pronaći zaposlenje na kopnu, više drugih zapreka, posebno administrativnih koje su do izražaja došle reformom porezno-ga, zdravstvenoga i mirovinskog sustava. Nije problem privući mladi naraštaj da se odluči za pomorsko časničko zvanje. Glavni problem danas je nemogućnost zapošljavanja kadeta zbog nedostatka domaćih tvrtki koje su mahom propale u vihoru rata i poslijeratne privatizacije, ali i zbog nesnaljenja na tržištu.

Nedostatak časničkog kadra u svijetu, nastao je se riješiti izmjenama cijelokupnoga obrazovnoga sustava kao jednim



Grafikon 1: Zvanja obuhvaćena anketom (N=20)



Grafikon 2: Stručna spremica anketiranih (N=20)

od ključnih rješenja kojima bi se povećao interes u mladim.

Raznim raspravama i na javnim tribinama vidljiva su nastojanja da se omogući stjecanje najviših časničkih ovlaštenja za rad na brodu bez visokoškolske naobrazbe.

U krugu velikog broja profesionalaca (časnika u plovidbi) stječe se dojam da se

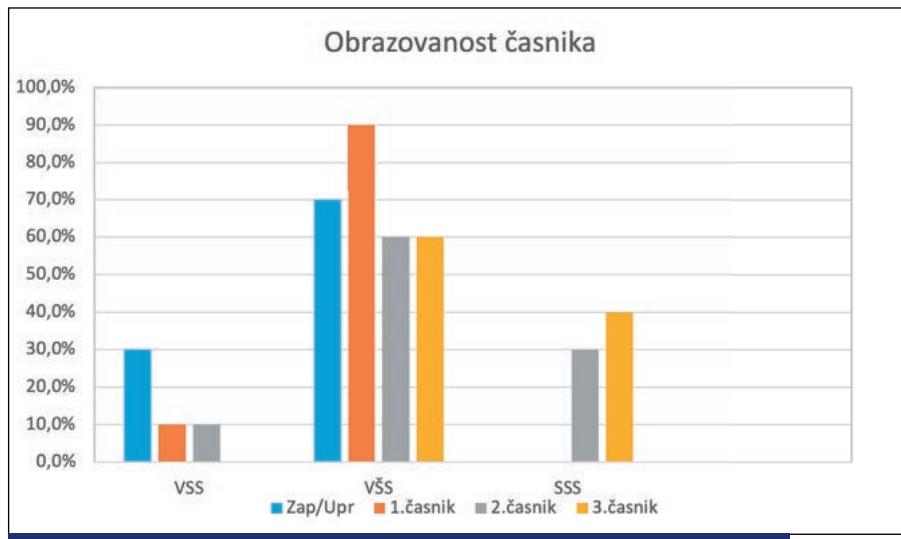
želi stvoriti operativni kadar (samo praktičari) na štetu kreativaca (i teoretičari i praktičari), po čemu je upravo hrvatski pomorac još uvijek prepoznatljiv i kao takav priznat i cijenjen u svijetu.

Istraživačka anketa

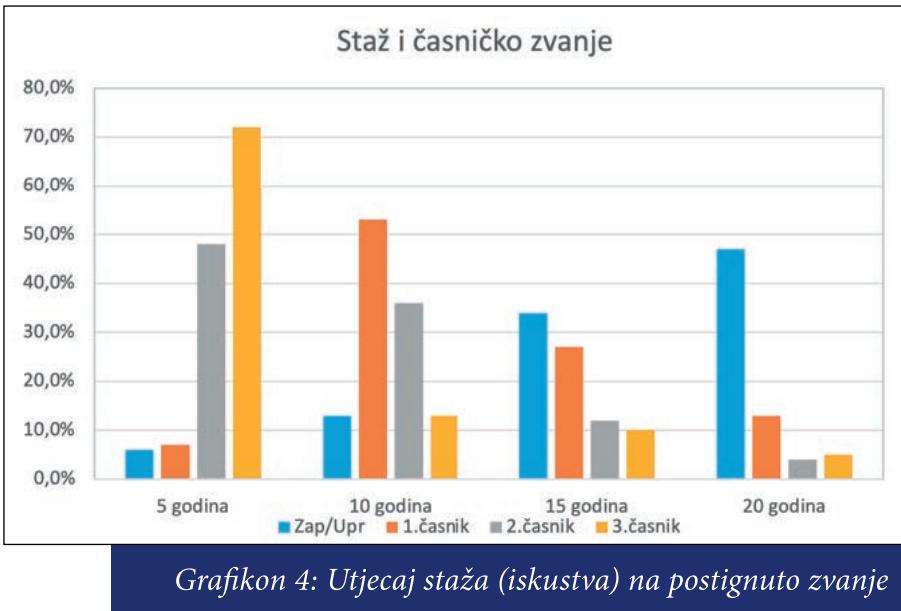
Kao djelatnik Srednje škole Ambroza Haračića i strukovni nastavnik pomorske grupe predmeta, a nekadašnji pomorac sa zvanjem kapetana duge plovidbe i lučkoga peljara, proveo sam istraživanje o razlozima za odabir pomorskog časničkog zvanja, anketirajući ukupno 20 aktivnih časnika palube i stroja, s prebivalištem na otocima Lošinju i Cresu, središtema duge pomorske tradicije. Većina njih bili su baš učenici pomorske škole u Malom Lošinju.

Od 20 anketiranih, šest ih je s VSS, devet s VŠS i pet sa SSS. Obrazovanje uglavnom prati i pozicije na brodovima. Tako je od 20 anketiranih osam zapovjednika i upravitelja stroja, sedam prvih časnika, tri druga časnika i dva treća časnika.

Prema Pravilniku o zvanjima i stjecanju svjedodžbi, sa SSS može se maksimalno napredovati do zvanja drugog časnika



Grafikon 3: Utjecaj obrazovanja na postignuto zvanje



Grafikon 4: Utjecaj staža (iskustva) na postignuto zvanje

u kategoriji plovidbe 1. Za zvanja prvog časnika i zapovjednika broda uvjetuje se najmanje VŠS, ali nerijetko, vrlo često izvanrednim studiranjem (poslijediplomski studij), časnički kadrovi dolaze i do najvišeg stupnja obrazovanja, VSS. To je kadar koji ne isključuje i mogućnost prestanka plovidbe i u dogledno će vreme potražiti posao na kopnu.

Osim stupnja obrazovanja, na poziciju i zvanje svakako utječe iskustvo koje je u proporcionalnoj vezi s godinama staža, odnosno starosti.

Vidimo da s povećanjem godina tj. iskustva, raste udio najobrazovanijeg, a opada udio nižeg časničkog kadera. Obrazovanje nije presudan, ali je svakako jedan od najvažnijih faktora napredovanja u časničkom zvanju.

Sumiranjem rezultata obaju grafikona zaključujemo da se časnički kadar i tijekom plovidbe u obrazovnim učilištima neprestano usavršavao, stjecao teoretska i praktična znanja, što ide u prilog tezi o potrebi za cijeloživotnim učenjem.

Izdvojiti će i neka razmišljanja koja su u pojedinim pitanjima anketirani pomorci iznijeli, misleći kako bi se tako poboljšalo pomorsko školstvo u cjelini:

- postupno smanjivati opseg općeobrazovnog gradiva u korist strukovnog koji zahtijeva konstantnu nadogradnju,

- omogućiti svim obrazovnim ustanovama jednake tehničke i kadrovske uvjete

- vježbenički staž implementirati u obrazovni kurikulum

- uvesti u srednje pomorske škole strukovnu maturu, kao ulaznicu za fakultet

- primjeniti nove metode poučavanja s ciljem stjecanja vještina (upotreba simu-

latora, brodskih softvera itd.)

- tamo gdje je moguće, prakticirati terensku nastavu (posjete lukama, škrovovima)

- pojačati programe stručnog i općeg engleskog, koji je rak-rana mlađih pomoraca

- omogućiti aktivnim pomorcima u zvanju ulaz u obrazovne institucije na "mala vrata"

Zaključak

Anketa je pokazala da je obrazovni sustav za najviša pomoračka časnička zvanja zadovoljavajući, ali daleko od idealnoga. Odgovori i razmišljanja ispitanika dijele i moje osobno promišljanje, a to je činjenica da su temelj svake uspješne obrazovne ustanove njeni kvalitetni, visokostručni, obrazovani i motivirani nastavnici i profesori.

Aktivnim pomorcima, kao i onima, koji završavaju svoju karijeru na moru, treba omogućiti da se bez većih prepreka zapošljavaju u obrazovnim institucijama povezanim s pomorskom strukom jer će oni svojim primjerom, znanjem i nemjerljivim iskustvom pridonijeli razvoju pomorskog školstva i struke u cjelini, a mlade ljude, učenike i studente uvjeriti da samo visoko obrazovan i kreativan časnik ima budućnost na nemilosrdnom i prevrtljivom tržištu rada.

Opširnije na internetu:



KLUB POMORACA KAO KINOTEKA

Filmovi na starinski način



Tijekom siječnja i veljače prostori-je Kluba pomoraca Lošinja na Bočacu postale su - kino. Član kluba (i inicijator njegova utemeljenja) Anton Vu- nić, zaljubljenik u film, ali i sam autor brojnih filmskih zapisa i fotografija iz pomorskog života i života Lošinja uo- pće, upriličio je seriju radionica-kino-teka koristeći filmske projektoare starije više od pola stoljeća.

Sa 16-milimetarskih traka, prikazao je četiri filma - pustolovni američki film "Sea Gypsies" iz 1978. godine, zatim austrijski film "Operette" iz 1940. godine, pa njemački film "Pi-roschka" iz 1955. godine, te na kraju ciklusa američki film "Aleksandar Ve- liki" iz 1956. godine. Filmovima su, oponašajući ambijent kina iz davnih dana, prethodile "Filmske novosti" iz arhive.

Vunić, također član udruge "Hrvatski kolekcionar", pokrenuo je kinoteku u povodu 125 godina kinematografa braće Lumiere, ovime je pridonio raznovrsnosti klupskog života, a pu- bliku na projekcijama uglavnom su činili članovi Kluba pomoraca, iako je program privukao i poneke strane goste.

B. PURIĆ

PIŠE BORIS RUKONIĆ

Reciklaža brodova i kontrola štetnih supstanci

Sve izraženja svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja planeta daje svoje rezultate – u velikoj mjeri to je plod odgovornijeg ponašanja kako društva tako i pojedinaca, što je obuhvaćeno brojnim međunarodnim konvencijama i protokolima. Ostaje nuda da sve što se poduzima nije pokrenuto prekasno ili prepologano, ali barem može usporiti sve loše promjene (klima, čista voda, priroda...) koje se više ne mogu ignorirati.

Osim industrije, jedan od značajnih zagadivača je transport. Morskim putem prevozi se najviše robe, a samo trgovačkih brodova trenutno plovi oko 53 tisuće. Potrošnja goriva broda prosječne veličine ide od 30 tona dnevno do 230 tona/dan za kontejnerske brodove (8000 TEU). Zagađivanje mora uredilo se kroz MARPOL-konvenciju 73/78, otpad s brodova obuhvaćen je V. aneksom, a zagađivanje zraka VI. aneksom iste konvencije. Balast je reguliran konvencijom BWM (*Ballast Water Management*) koja je stupila na snagu 2019. godine.

Brod je vrlo složen proizvod i materijali od kojih je sagrađen nisu oduvijek bili smatrani opasnima po zdravlje ili okoliš. Ugrađeni u strukturu broda u nastanku i kasnije za vrijeme njegovog rada, takvi materijali služe svrsi i nemaju ozbiljniji negativni utjecaj na posadu. Kada stigne kraj vijeka trajanja broda i vrijeme za odlazak u rezalište, veća količina takvih materijala postaje ozbiljan problem za okoliš. U ranije vrijeme, kada se opasnim smatrao uglavnom azbest, troškovi njegove neutralizacije bili su značajni - pirolizom (spaljivanje na temperaturi od 700-900°C) ili kemijski, otapanjem kiselinama. Azbest je zabranjen kao materijal za ugradnju u brodove, od 2002. godine djelomično, a od 2011. godini u cijelosti dopunom u SOLAS-konvenciji.

Međutim, na brodovima je ugrađeno puno više različitog toksičnog materijala osim azbesta. Uvezši u obzir da je samo u 2019. godini demolirano 676 brodova od ukupno pet milijuna tona, a u godinama krize na tržištu kao što je 2020., taj će broj biti i veći, što generira veliku količinu otpada štetnog po okoliš. Većina rezališta starih brodova smještena su u područjima gdje ne postoji visoki standard o ekologiji: Bangladeš, Indija i donedavno Turska. Uvođenje reda u promet i kretanje štetnih materijala započelo je prije trideset godina:

1. Baselska konvencija o kontroli prekograničnog kretanja štetnih tvari i njihovog odlaganja, 1992.

2. Waste Shipment Regulation (WSR), pravila o krcanju otpada - vrijedi u EU od 2006. godine

3. Hongkonška konvencija (HKC) iz 2009. godine o sigurnom i neškodljivom recikliranju broda, nije još stupila na snagu jer se čeka da je potpiše dovoljan broj država

4. EU-pravila o reciklaži brodova (EU SRR), stupa na snagu 1. siječnja 2021. za sve brodove preko 500 GRT registrirane u EU, kao i one koje dolaze u neku od država članica (ne odnosi se na vojne brodove, kao i nekomercijalna plovila u vlasništvu države).

Inventar štetnih tvari na brodovima

Sada su jasno definirana pravila koja se odnose na štetne tvari već ugrađene na brodove, kao i one koje se na brodove isporučuju kao oprema i potrošni materijal ili su generirane normalnim funkcioniranjem broda. U tu svrhu svaki brod mora imati Inventar štetnih materijala, na temelju čega dobiva svjedodžbu od svog registra i takav inventar prati sve do odlaska u rezalište, gdje se koristi za kontrolirano uklanjanje svega što ugrožava okoliš. Inventar se sastoji

od tri dijela:

- materijali ugrađeni u strukturu broda (usklađeno s aneksima I. i II. EU SRR)

- opasne i štetne otpadne tvari
- zalihe
- ...a štetne tvari u 1. dijelu kategorizirane su u pet vrsta:

1. Azbest (>0.1% dopušteno)
2. Tvari koje razgrađuju ozon (ODS)
3. Poliklorinirani bifenili (PCB, >50 mg/kg dopušteno)

4. Sredstva protiv obraštanja (anti-fouling, organotinske komponente >2500 mg/kg)

5. Perfluorooktanska sulfonska kiselina (PFOS; >10 mg/kg)

Azbest: prirodnji silikatni materijal, javlja se u dva tipa – serpentinski (kristalni, bijeli azbest), te amfibolski (pet podvrsta, smeđi azbest) i ugrađivao se na brodove uglavnom kao izolacijski materijal

Tvari koje oštećuju ozon: najčešće CFC-plin iz hladnjaka i rashladnih uređaja, uglavnom izbačen iz upotrebe, halon (plin za gašenje požara)

Poliklorinirani bifenili: korišteni u vatrootpornim materijalima, mazivim uljima, električnim transformatorima, izolacijskim materijalima

Organotinske komponente: do sada korištene u podvodnim premazima protiv obraštanja

Perfluorooktanska sulfonska kiselina: sadržana u nekim hidrauličnim uljima, izolacijskom materijalu u kabelima, adhezivima te zaštitnim premazima, također u nekim vrstama podnih obloga.

Prvi dio kreiran je kod novogradnje broda od strane brodogradilišta, a drugi i treći dio dopunjava se i dokumentira za čitavo trajanje vijeka broda. To uključuje materijale koji sadrže bilo koju komponentu iz prvog dijela, kao i dodatne tvari – kadmij (baterije), olovo, živa, radioakti-

Rezalište brodova - Aliağa (Izmir)



REUTERS

vne supstance i slično. Sve što se na brod isporučuje, dolazi s pratećom dokumentacijom kojom se dokazuje porijeklo i sastav materijala i tako se, dok brod postoji, prikuplja evidencija.

Sam inventar neophodan je radi praćenja štetnih tvari na brodu, bilo onih koje su ugrađene, kao i onih koje se neizbjegno koriste za normalno upravljanje i održavanje broda. U postupku reciklaže broda, smatra se da gotovo ništa ne ostaje neiskorišteno, a željezo i čelik upotrijebi se u građevnoj industriji (samo trećina energije potrebna je za proizvodnju elemenata od recikliranog čelika). Kada nastupi vrijeme za rashodovanje, rezalište unaprijed raspolaže podacima o vrsti i količini štetnih tvari na brodu, kako bih ih na najefikasniji način moglo ukloniti ili ponovno upotrijebiti. Reciklaža brodova spada u red tzv. "zelene industrije", zato što se ponovnom upotreboom materijala od kojih je brod sagrađen ne troši energija - osim toga za rastavljanje

broda nije potrebna kvalificirana radna snaga.

Reciklaža brodova

Rezalište je prostor u kojem se stari brodovi rastavljaju u staro željezo radi reciklaže sirovina od kojih su bili sagrađeni. To je, u principu, opasan posao zbog izloženosti otrovnim tvarima i mogućim ozljedama. S obzirom na niže radne standarde i cijene radne snage, koncentrirana su uglavnom u siromašnijim područjima, gdje su i mjere zaštite okoliša puno fleksibilnije. Standardizacijom reciklaže otpadnih (naročito štetnih) tvari uvodi se obaveza evidentiranja svega što je u složeni sustav kao što je brod ugrađeno, pa se tako i rezališta prilagođavaju jer će stupanjem na snagu Hongkonške konvencije postati nemoguće brod poslati u rezalište bez prateće dokumentacije - tzv. "zelene putovnice". Takav dokument pratit će brod od njegovog nastanka do kraja života, bez obzira na promjenu vlasniš-

tva. Novi brodovi će već kod projektiranja imati u vidu aspekte zaštite okoliša kroz ugrađeni materijal i opremu.

Dakle, zaštita okoliša postaje izrazito ozbiljan problem kojemu odgovorne države pristupaju na djelotvoran način, premda i dalje ne postoji sveobuhvatna rješenja, a negativan utjecaj sve je više vidljiv. Zbog prekomjerne sječe šuma, zagađenjem pitke vode i oceana, povišenom koncentracijom štetnih plinova u atmosferi, nastupaju drastične klimatske promjene kao i smanjenje prirodnih resursa na planeti. Nitko više ne može zanemariti loše utjecaje koje smo mi kao biološka vrsta pokrenuli, dovodeći u rizik naše nasljednike. Kao što je Greta Thurnberg u obraćanju UN-u poručila starijima: "Kako se usuđujete – ukrali ste mi snove i djetinjstvo svojim praznim riječima... a sve što gorovite je o novcu i bajke o ekonomskom rastu, dok se čovječanstvo nalazi pred masovnim uništenjem".

SUDBINA "DUNAVA" DO DANAS NIJE RASVIJETLJENA

Četrdeset godina od najveće pomorske tragedije



Prije 40 godina, na Pacifiku, u noći s 27. na 28. prosinca 1980. godine nestao je brod "Dunav" i sa sobom odnio svih 32 člana posade među kojima su bili i naši otočani, Marijo i Josip.

Mario Rukonić (28), vježbenik stroja iz Osora bio je ukrcan u svojstvu v.d. trećeg časnika stroja, a Josip Negovetić (33) iz Cresa na brodu "Dunav" bio je kormilar.

Dunav je na svoje posljednje putovanje isplovio 20. listopada iz kanadske luke Hamilton. Na putu za kinesku luku Tsingtao, na oko 700 NM jugoistočno od japanske luke Yokohama, zahvatilo ga je snažno nevrijeme.

Zadnji kontakt s brodom, ostvaren je 27. prosinca kada se dalo naslutiti najgori. Potvrđena su oštećenja i prodor vode u pramčano skladište. Za brodom je ne-

Podaci o brodu:
Izgrađen: 1973., La Spezia, Italija
Luka upisa: Rijeka
Duljina: 178,5 m
Širina: 22,9 m
Nosivost (DWT): 25 259 t
Zapremnina (BT): 14 711
Motor: Fiat 5 cilindara, 7355 Kw
Max.brzina: 15 čv
Posada: 32 člana

koliko dana tragala japanska agencija za pomorsku sigurnost, kao i brodovi koji su plovili tim područjem, nažalost, bezuspješno. U nevremenu je stradal još nekoliko brodova.

Desetog siječnja 1981. brod "Dunav" i 32 člana posade službeno su proglašeni nestalima.

More je pomorcima i njihovim obiteljima oduvijek donosilo sreću i tugu, radost i bol. Donosilo im je mnogo dobra, ali i mnoge nesreće koje na njemu stalno prijete. Čovjek je tijekom vremena modernizirao brodove, unaprijedio plovidbu, ali čudi mora ostale su nepromjenjive i nepredvidive, vrijedne divljenja i respeksa. More je more, jer... more.

"Dunav" i njegova posada bitku s morem, nažalost, nisu uspjeli dobiti.

Počivali u miru pacifičkih dubina.

Renato DUDIĆ



Mario Rukonić i Josip Negovetić



U nizu ju

Kada se govori o bitnim trenucima u razdoblju postojanja pomorske škole u Malom Lošinju, zanimljivo je da su se svi događali u "jubilarnim" godinama pa se tako u 2020. godini slavi niz obljetnica:

- 240 godina od prvih privatnih poduka pomorcima (1780.)

- 165 godina od otvaranja državne pomorske škole (1855.)

- 60 godina od ponovnog otvaranja (škola je bila ukinuta od 1948. do 1960. godine)

Posljednja obljetnica u nizu koju bismo u normalnijim vremenima zacijelo obilježili kroz nekoliko zanimljivih aktivnosti je 25 godina od prve veslačke regate učenika pomorskih škola.

Budući da se o toj temi već pisalo u raznim publikacijama, navest ćemo samo neke zanimljivosti o ovom razdoblju.

Prva je veslačka regata polaznika pomorskih učilišta održana u Bakru, 9. lipnja 1995. godine te su u njoj sudjelovali učenici pomorskih škola iz Malog Lošinja i Bakra te studenti pomorskog fakulteta u Rijeci. Nakon šest regata u brodicama za spašavanje prvo je mjesto pripalо Ri-

Prva Lošinjska regata, 14. listopada 1995. godine



U bileja i onaj veslački

ječanima, drugo Lošinjanima, a treće Bakranima.

Uzvratna regata, ujedno i prva koja je održana u Malom Lošinju održana je najesen iste godine te je poredak ostao isti kao na prvoj regati u Bakru.

U Malom Lošinju su sveukupno organizirane samo tri regate, tj. 1995.-1997. godine, ali je veslačka sekcija i dalje nastavila djelovati.

Od 1995. do 2019. godine učenici naše pomorske škole sudjelovali su u 44 regate te su osvojili deset zlatnih medalja,

dva superkupa u Rijeci (pobijedili su i fakultete), 11 srebrnih medalja, pet brončanih i jednom nagradu za fair-play. Sveukupno se do sada natjecalo gotovo 180 učenika, a izmijenilo se petnaestak kormilara.

U školskoj godini 2004/05. počele su se natjecati i djevojke koje su ukupno sudjelovale na 15 regata. Ukupno je veslalo 76 djevojaka te su osvojile dvije zlatne, osam srebrnih te pet brončanih medalja. Među djevojkama je bilo šest različitih kormilarica, a neke su djevojke i veslale

s dečkima ili kormilarile za njih.

Na kraju (a kažu da je kraj rezerviran za dessert...) treba spomenuti one bez kojih sve to ne bi bilo moguće ostvariti, a to su voditelji sekcija. Najvažnija osoba među njima je naš dragi pro-

fesor Eugen Saganić koji je i među zaslужnim osobama zahvaljujući kojima su regate uopće započele. Uz njega tu treba spomenuti i profesora Tomislava Gospodnetića, dugogodišnjeg ravnatelja srednje škole te profesora tjelesnog odgoja Stipu Grubešu. Nažalost, oni više nisu s nama, ali njihovo djelo traje i dalje, jer su upravo oni, a posebno profesor Saganić usadili u svoje nasljednike ljubav prema ovoj aktivnosti. S profesorom Saganićem i nakon njega su veslačku sekciju vodili još ovi nastavnici: Anđelko Petrinić, Aldina Burić, Ivan Bižaca i Andrija Vitlov. Od godine 2015. veslačku sekciju vode nastavnici Ivan Komadina i Tomica Komadina koji su nanizali već lijep broj odličja te i dalje potiču mlade na sudjelovanje u ovoj prekrasnoj aktivnosti.

Nažalost, epidemiološka situacija je trenutno obustavila rad veslačke sekcije, ali će ona nastaviti s radom čim to opet bude moguće.

Cestitamo svim dosadašnjim veslačima i veslačicama na svim osvojenim medaljama!

Aldina BURIĆ



*Prva Bakarska regata,
9. lipnja 1995. godine*

ODRŽANA JE OSMA VESLAČKA REGATA PASARA U LOŠINJSKOJ LUCI

Danon i Tomović najbrži, Kuljanić pobjednik pojedinačne regate



Kuljanić, Tomović, Danon i Ranac

na pasarama duljine preko 4,3 metra, a potom i tzv. superfinale, u kojem su se najbolji pojedinci i parovi međusobno sučelili.

Lijepo vrijeme, pravo ljetno, što na ovakvim regatama nije uvijek bio slučaj, pripomoglo je dobroj posjećenosti priredbe, ali i ponešto otežalo zadatku veslači(ka)ma.

U regati pojedinaca, od njih sedmero najuspješniji je bio Tihomir Kuljanić, veslajući na barci oznake ML 652, u vlasništvu Gorana Franulovića. Nakon njega do cilja su stigli Saša Ranac na barci oznake ML 665 u vlasništvu Moravija Tarabocchije, a treći je bio Zoran Kukavica veslajući na pasari Sportsko-ribolovnog društva "Rak" iz Martinšćice, oznake CS 228. Abecednim redom, još su veslali Eduard Ivčić (ML 3398), Suzana Kersulić (ML 3982), David Kučica (ML 77) i Šime Mišković (ML 759).

Usljedilo je veslanje dvojaca, a od šest posada najbrža je bila ona koju su činili Vladimir Danon iz Zagreba i Šimun Tomović iz Raba, veslajući na pasari ML 1164 lošinjskog vlasnika Ivana Vuljana. Drugo mjesto pripalo je dvojcu iz Velog Lošinja - Josipu Magašiću i Ivanu Jermanu na Jermanovoj pasari registracije ML 1931, a treće Dragomiru Fatuti i Antoniju Haithun Jakupović iz Malog Lošinja na Fatutinoj barci oznake ML 637. Ostali dvojci bili su Anton Budinić i Matija Tomic (ML 575), Damian Jedretić i Filip Jedretić (ML 2081) te Nikolina Stupičić i Ivan Vuljan (ML 1980).

Program je nastavljen superfinalom s po tri najbolja pojedinka i dvojca. Danon i Tomović i ovdje su bili nadmoćni, drugi je do cilja stigao Kuljanić, a treće mjesto pripalo je dvojcu Fatuta - Haithun Jakupović.

Regatno polje bilo je postavljeno tako da su start i cilj bili ispred vrha drugog pontona duž obale Priko, s okretom oko





bove postavljene nasred luke, približno ispred Škverića, pa je ukupno trebalo odveslati oko tisuću metara.

Odaziv na ovogodišnju regatu bio je za nijansu manji u odnosu na 2019. godinu, kada je nastupilo osam pojedinaca i sedam dvojaca.

Kako je i ovogodišnja regata bila sastavni dio, kao njegov prvi čin, festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta" Turističke zajednice Lošinja, najprije je priređen mimohod sudionika Rivom lošinjskih kapetana - na čelu povorke bile su Lošinske mažoretkinje, potom veslači s uzdignutim veslima, a potom

predstavnici organizatora i pokrovitelja. Nakon završetka regata, nakon što su sudionici došli do daha, priređena je skromna svečanost dodjele priznanja, a osim najboljih pojedinačno, u parovima i sveukupno, priznanje je dobio i Ivan Vuljan kao najstariji sudionik. Priznanja su uručili gradonačelnica Malog Lošinja Ana Kučić, direktor Turističke zajednice Dalibor Cvitković te predstavnici Kluba pomoraca, Lucio Jurjako i Robert Marušić.

Zlu ne trebalo, na regati je dežurao spasilački tim - Stanko Kovačević i Kristian Nikolić, osiguranje regatnog polja

obavio je Sanjin Krstačić, a dežurni je liječnik bio Dionizije Mikuličić. Uime organizatora, sudački posao obavili su Boris Rukonić, Lucio Jurjako, Renato Dudić i Žarko Orlić.

Bojan PURIĆ

*Dodatni
sadržaji na
internetu:*



PIŠE KAP. IVO SAGANIĆ

Značaj uvale Tiha u povijesti Martinšćice

Uvala Tiha nalazi se na zapadnoj strani otoka Cresa, kilometar zapadnije od naselja Martinšćice, a danas nalazi u sklopu autokampa "Slatina". Poznata je i po tome što se u tom području nalazi i mjesno groblje Tiha, koje je svojim osnutkom na crkvenom zemljištu 1920. godine dobilo kroz povijest svoju treću lokaciju.

Početkom 16. stoljeća izgradnjom samostana sv. Jerolima u neposrednoj blizini crkvice sv. Martina spominje se tek uvala sv. Martina (Valle di San Martino), jer do tada tu još nema izgrađenog naselja istovjetnog imena. Današnje mjesto Martinšćica dobiva ime po tadašnjoj maloj srednjovjekovnoj crkvici sv. Martina i groblju oko nje.

Izgledno je da je upravo uvala Tiha s obzirom na svoj položaj, kroz povijest imala značajnu ulogu, a time i pridonijela osnutku današnjeg naselja Martinšćica.

To je najzaštićenija uvala u otvorenom zapadnom djelu otoka Cresa. Zaštićena je

od južnih i sjevernih vjetrova te je u starim mapama bila posebno označena nazivom Tiha, a njezin južni rt Punta Tiha. Venecijanci su je zvali Valle di Bonazza. Pružala je sigurni zaklon s obzirom da je luka bila zaštićena za brodove koji su dolaskom (obalom) iz Osora čekali povoljan (isključivo krmeni) vjetar da bi odjedrići prema zapadu preko Kvarnera, prema jugu Istre tj. Poreru i zatim istarskom obalom do Venecije i Akvileje.

Uvala Tiha, a tako i uvala sv. Martina bile su pod nadležnošću osorske biskupije gdje je u XI. st. stolovao biskup Gaudencije, od 1020. do 1042. godine, koji je ujedno i osnivač četiri benediktinska samostana kamaldonjanskoga reda u svojoj biskupiji. Biskup Gaudencije je bio sljedbenik sv. Roumalda osnivača toga reda koji je također sudjelovao u gradnji tih samostana u osorskoj biskupiji.

Upravo tom rutom se kretao i sv. Roumaldo, osnivač benediktinskog kamaldonjanskog reda, na putu između Oso-

ra i Istre, gdje je na najmanje tri lokacije izgradio kamaldonjanske samostane. Vro vjerojatno je stoga i tu u Tihi sagradio sakralni objekt, samostan svoga reda.

Prema pisanim činjenicama do sada su poznata u osorskoj biskupiji samo 3 od 4 izgrađena kamaldonjanska samostana a to su: Sv. Petar i Sv. Marija od Milosti u Osoru, Sv. Mihovil na otoku Susku i Sv. Nikola na brdu Garbi istoga otoka. Što ujedno znači da četvrti nedostaje.

Prema studiji "Benediktinci u Hrvatskoj" autora Ivana Ostojića, izdanom u Splitu 1964. imamo navedeno:

Kamaldolski su anali i Riceputi držali, da se ovaj četvrti samostan, što ga je navodno osnovao sv. Gaudencije, nalazio na Osoršćici. Za njega se ne zna mjesna tradicija niti su se na Osoršćici našle ruševine kakva samostana, već na njezinim obroncima ostaci malenih kućica, u kojima su navodno živjeli pustinjaci.

Izgradnja Franjevačkog samostana u Bijaru i Martinšćici

Iz osorskih anala imamo da je 1465. godine posvećen franjevački samostan Sv. Marije u Bijaru koji je izgrađen na temeljima 500 godina stare ruševine crkve sv. Marije koja je bila kameldoljanskoga reda. Staru ruševinu je oporukom pustila franjevcima na samrti osorska plemkinja Catterina de Romeis za potrebu izgradnje novog franjevačkog samostana 3. reda.

U vrijeme 15. stoljeća creska obitelj Bocchina je već bila u Osoru gdje su na području Punte Križa imali svoj posjed Parhavac. Tako da samo 9 godina kasnije posvećenja na Bijaru, oporukom izgrađenog franjevačkog samostana na temeljima starog, ruševnog kameldoljanskog samostana iz 11. stoljeća, sada je i creska plemkinja Ursula Bokina (Orsola Bocchina) žena corskog plemića Blaža Colombisa ponukana činom osorske plemkinje Catherine de Romeis, sada i ona teško bolesna svojom je oporukom od 30. 10. 1474. pustila ostavštinu svoj posjed u Tihi, tim istim osorskim franjevcima trećoredci-



Uvala Tiha 1942. godine
- strelice označavaju
polozaj ruševine
samostana i crkve



ma da sada oni prema njezinoj oporuci u Tihi učine franjevački samostan i crkvu sv. Jerolima. Ursu Bokina je poput osorske plemkinje Catterina de Romeis sa svojim plemenitim razlogom to učinila da se zajednica franjevaca trećoredaca za nju moli u formi legata.

Zašto baš u pitomoj, ali skučenoj Tihi, a ne u širokoj uvali i burnom djelu Vale martinske što može biti razlog postojanja u Tihi ruševnog starog zdanja Kameldoljanskog samostana poput onoga u Bijaru.

U uvali Tiha nije izgrađen samostan prema oporuci Orsole Bokina već je pet godina kasnije prema oporuci njezinog teško bolesnog muža Blaža Kolombisa, koji je ženinoj ostavštini pridodao i svoju zemlju u Dragi Martinskoj te naložio da se samostan konačno počinje graditi sada u Uvali sv. Martina i tu se sad navodi crkvica Sv. Martina od Tihe (apud S. Martinum de Tiha) gdje su 1479. započeli i 1525. završeni radovi današnjeg samostana i crkve sv. Jerolima, ali ne u Tihi po oporuci Orsole Bocchina, već u susjednoj uvali sv. Martina. Taj izgrađeni franjevački pustinjački samostan 3. reda postoji još i danas, nakon pet stoljeća. Moguće je i to da se u gradnji franjevačkog samostana sv. Jerolima koristio klesani kamen ruševnog zdanja u Tihi što je bio uobičajeni način korištenja građevinskog kamena.

Do uvali Tiha, susjedna i sjeverna uvala je Slatina, čiji se sjeverni rt zove Koludar (što je asocijacija značenja - kaluđer, redovnik, monah). Može se reći da je ime dobio s tim jer dolaskom broda sa sjever-

ra prvi puta bi se na rtu Koludar vidjele zidine samostana u uvali Tiha.

Ta uvala Tiha ili Valle di Bonazza često je bila naznačena na starim srednjovjekovnim kartama otoka Cresa, kao npr. na karti A. Fortisa iz 1771., koja je preslika još starijih karata. Na tim pomorskim kartama dali su veliku važnost upravo rtu Tiha (Punta Tiha) jer je poslije Osora bila jedina koja se spominje, a čime daje naznaku luke sigurnog skloništa.

U proteklih 1000 godina razina mora se podizala 1,8-2 mm godišnje što bi doprinijelo da se razina mora podigla u prosjeku za dva metra. Ako se tu doda još prirodno zatrpanjanje naplavinama, prijašnja luka Tiha ostala je neprepoznatljiva dok na kraju uvale Tihe još i danas imamo ispod žala velike kamene blokove dimenzija 1,2 m u dužini 30 do 40 m koji su vjerojatno u to vrijeme služili kao pristanište za brodove u prolazu.

Po predaji starih Martinšćana kao što je bio mjesni učitelj 92-godišnji Marijan Saganić, preminuo 2017., te živući 86-godišnji Aldo Vlakančić, te Lucijan Kučić i mnogi drugi stariji mještani još i danas imenuju predajom da je tu u Tihi bio "neki stari mostir", tj. samostan.

Isto tako imamo prema zapisima u knjizi "Kameldonjani u Hrvatskoj" već imenovanog autora Ostojića, gdje stoji na 132. str. da se u doba Mletačke republike u Osoru govorilo za crkvu sv. Marije u Bijaru (Vijaru), koja je učinjena na temeljima starog ruševnog kameldoljanskog samostana da je ondje bio: "... jedan Stari mostir samo se ne zna kakav", što znači da se još pred 500 god. u Osoru preda-

jom spominjalo, kao i sada u Martinšćici istovjetnom predajom nakon jednog milenija.

Na tom crkvenom posjedu od 1920. je mjesno groblje, a 1978. godine namješten je turistički kamp "Tiha", te šest godina kasnije, 1982. izgradnjom autokampa "Slatina" i područje uvale Tiha uz uvalu Slatina, pripalo je lošinjskom poduzeću "Jadranka", gdje je učinjeno sigurno pristanište za potrebe svojih gostiju.

U toj uvali su još do kraja 70-ih i početkom 80-ih godina 20. stoljeća postojale dvije ruine starih zdanja, ostaci zidina eventualnog kameldoljanskog samostana u uvali Tiha, dimenzija zidova 10x7 m koje su za potrebe izgradnje autokampa srušene, ali donekle i sačuvane u obliku jednog zida postojeće crkve. Navodno je u donjoj zgradi bila crkva gdje su stare žene i sviđeću palile, dok je gornja zgrada, koje više nema bio samostan. Od svega toga danas postoji samo još jedan zid dužine 10 m i visine 2,5 m, koji je vidljiv i prisutan na terenu i poput enigme ponosno stoji uzdignut da ga neka stručna osoba valorizira i povjesno dostoјno obilježi čime bi se i povijest Martinšćice drugačije valorizirala.

U uvali Tiha, kojih 200 m od mora u neposrednoj blizini ruševina starog samostana, postoji već stoljećima nepresušna lokva koja je u prošlosti bila izvor života okolnom stanovništvu. Ta lokva je jedina lokva u okruženju koja nikad ne presušuje. Uz takve postojbine pitke vode u prošlosti su se često vezala naselja.

Lokva Tiha postoji i danas uz sam istočni rub mjesnog groblja.

Lokalna povijest kao putokaz za blistavu budućnost – mali naši otoci o svojoj kulturno-povijesnoj baštini?



Bogatstvo kulturno-povijesne baštine Cresa i Lošinja teško je dočarati suhoperčnim riječima. Onome tko nije osobno iskusio što to otoci Apsyrtidesa imaju za ponuditi zaljubljenicima u umjetnost, kulturu i otočku tradiciju, gotovo je nemoguće razumjeti puninu impresivnosti našeg otočkog blaga. Pa ipak, usprkos posve jasnoj činjenici da su Cres i Lošinj oaze historijskog kulturno-civilizacijskog progresa i svojevrsni *melting pot* brojnih tradicija, stječe se dojam da se ne mari dovoljno o onome što smo imali, što imamo i što, temeljem toga, možemo ponuditi

stanovništva je čula za Franu Petrisa (Petrića), Lea Brennera (Spiridona Gopčevića), Ambroza Haračića i Josipa Kašmana, ali upitno je koliko su upućeni u značaj njihova doprinosa filozofiji, astronomiji, botanici i glazbenoj umjetnosti, koji bitno prelazi granice lokalnog, regionalnog ili nacionalnog.

Jedan od najboljih primjera koji ide u prilog tezi o nepoznavanju otočke povijesti među otočanima jest priča Celestina Ivancicha. Za njega su čuli, vrlo vjerojatno, samo najzagriženiji fanatici cresko-lošinske povijesti (poput autora

široj javnosti).

Posebno je signifikantna razina ignorantnosti lokalnog stanovništva prema brojnim događajima i osobama iz lokalne povijesti, kao i stupanj nezainteresiranosti za isto, ali ne može se (i ne smije) krivnja isključivo pripisati neupućenim pojedincima, već je odgovornost za takvo stanje zasigurno na višim instancama (lokalnim, regionalnim i nacionalnim) koje su godinama, svojim (ne)činjenjem, pomagale u stvaranju društvene atmosfere bazirane na irelevantnom. Velika većina otočkog

ovog teksta), ali niti oni nisu (kao ni autor ovog teksta), gotovo sigurno, bili posve upoznati s njegovom fascinantnom pričom (hrvatski prijevod Becherovog teksta o Ivancichevim pomorskim pothvatima možete pročitati u ovom broju "Pomorca"). Ivancich je, naime, jedina osoba u povijesti Austro-Ugarske monarhije koja je zahvaljujući svojoj hrabrosti, lukavstvu te, pogotovo, pomorskom umijeću zaslужila na svojem brodu s ponosom istaknuti crvenu počasnu zastavu koja je bila namijenjena onima koji su Monarhiju i njezinu mornaricu zadužili svojim pomorsko-ratnim pothvatima i obronom od neprijatelja.

Ta je Ivancicheva počasna zastava, izgleda, nepovratno izgubljena, a čini se da je ista sudbina zadesila i orden Reda Viteškog Križa Franje Josipa koji je Ivancichu dodijeljen zajedno sa zastavom, no to ne znači da je izbrisana svaki materijalni trag i dokaz Ivancichevog pothvata i brojnih prestižnih priznanja koje je Ivancich zasluzio. Naime, u Pomorskom muzeju u Rijeci pohranjena je svečana pozivnica na ceremoniju dodjele priznanja i nagrada (održana u Trstu 1859. godine) koju je Ivancichu poslao nadvojvoda Ferdinand Maksimilijan (on mu je, naime, sva priznanja osobno i uručio). U glavnom gradu Italije, Rimu, u sklopu muzeja „Archivio: Museo storico di Fiume“, čuva se pak komemorativna povelja koja je, uz počasnu zastavu, dodijeljena Ivancichu u Trstu. Ipak, prema Zakonu kojim je uspostavljena crvena počasna zastava, ona bi se, zajedno sa svim ostalim po-

Opširnije na internetu:



pratnim nagradama, po smrti njezinog vlasnika, trebala pohraniti u njegovom rođnom gradu.

Uistinu je tužno vidjeti da na Lošinju, rođnom otoku Celestina Ivancicha na kojemu je proveo svoju mladost, ne postoji konkretni trag, u kulturno-umjetničko-povijesnom smislu, koji nam može prikazati stvarne razmjere Ivancichevog značaja, kako iz aspekta pomorstva, tako i kroz dalekosežniju prizmu doprinosa širokoj društvenoj i nadnacionalnoj zajednici, kakva je zasigurno bila Austro-Ugarska monarhija. Još je tužnije, zapravo, vidjeti nedostatak lokalpatriotskog ponosa kad je Ivancich u pitanju jer se, osim što se radi o neupitnom kulturno-turističkom brendu koji nije nimalo iskoristen, radi o osobi čija priča može poslužiti kao sjajan poticaj svim mlađim ljudima Lošinja i Cresa i pokazati im da je naša lokalna sredina, koliko god mala bila, uvijek imala ono nešto, prije svega u ljudima, što je činilo razliku. Takav se sentiment, nažalost, izgubio u recentnije vrijeme iz brojnih razloga, ali jedan od njih je, bez ikakve dvojbe, podcjenjivački (ne)odnos prema vlastitoj neizmјerno bogatoj povijesti.

Mali Lošinj, kao jedna od kolijevki pomorstva na Jadranu, nema Pomorski muzej dostojan svoje povijesti (uz dužno poštovanje, muzejska zbirka unutar Kule u Velom Lošinju to, zasigurno, nije), a prethodni primjer, koji je samo jedan u nizu takvih, sjajan je pokazateљ koliko nam on nedostaje. Kad bismo imali jedan takav prostor sa značajnom pomorskom, povijesnom i etnološkom zbirkom, a materijala za to itekako imamo, moglo bi se upustiti u komunikaciju s prethodno spomenutim muzejima u Rijeci i Rimu koji bi tada, potencijalno, mogli prepustiti materijalnu kulturno-povijesnu vrijednost vezanu za Celestina Ivancicha koju su pohranili u svojim prostorijama, ali koja se, iz perspektive povijesti i tradicije, na njih baš i ne odnosi.

Neke od dugogodišnjih inicijativa Kluba pomoraca odnose se upravo na uspostavljanje jednog takvog kulturno-umjetničkog centra dostojnog pomorske i brodograditeljske povijesti i tradicije Lošinja, kao i postavljanje bisti poznatih lošinjskih kapetana (među kojima bi svakako bio i Ivancich) duž naše



Antonio Celestino Ivancich

POTPORA INICIJATIVI UDRUGE POMORSKIH KAPETANA OTOKA RABA

Portiću treba sanacija

Udruga pomorskih kapetana otoka Raba pokrenula je inicijativu za saniranjem mola u lučici Portić na otočiću Trsteniku.

Mol je u katastrofalnom stanju, pa je siguran pristup na Trstenik gotovo nemoguć. Svjetionik, koji je građen daleke 1873. godine, u 90-im godinama prestaje biti čuvano pomorsko svjetlo.

U međuvremenu, mol koji je građen prvenstveno za potrebe svjetionika nije se uspio oduprijeti zubu vremena i mora.

Od rapske udruge dobili smo dopis u obliku opisa trenutnoga stanja i zamolbe za sanacijom koji je poslan na sve relevantne adrese. Lošinska udruga je razmotrila problematiku te je, gledajući sanacije, rapskoj udruzi poslan dopis potpore.

U međusobnim neslužbenim razgovorima dotaknuta su i neka od mogućih budućih idejnih rješenja, kao što su trajno uređenje spomen-područja na Trsteniku, otočiću koji nas povezuje, ali i obvezuje.

Sanacija mola, u tom smislu, svakako je prvi korak pa se nadamo da će inicijativa biti prepoznata i pokrenuta od mjerodavnih i nadležnih.

R. DUDIĆ



Uvala
Portić,
otok
Trstenik

Opširnije na
internetu:



stanovništvo Cresa i Lošinja moglo bi iz vlastite povijesti naučiti neizmerno puno, ali onaj najvažniji dio koji svaka povijest krije jesu smjernice za budućnost. Kad bi taj aspekt postao dovoljno uvriježen među Lošinjanima i Cresanima, naša bi budućnost bila barem približno blistava kao i naša raskošna povijest. Iako u ovom trenutku trendovi možda ne idu u tom smjeru, nitko nam ne može zabraniti da sanjamo progres koji će svoje fundamente imati u onome što su istinske povijesne vrijednosti naših otoka – sloboda, ljubav, uključivost, jednakost, ekološka osviještenost, kulturni tradicionalizam i briga za opće dobro cijelokupne zajednice.

Damjan STANIĆ

shvaća punina značenja tog pojmovnog konstruktka. Današnje

NEOBIČNI INSTRUMENTI IZ SREDNJE ŠKOLE, PIŠE ALDINA BURIĆ

Računalo HR1

Temelj za određivanje pozicije broda astronomskim opažanjima čini tzv. prvi astronomsko-nautički trokut. To je sferni trokut kojemu su i stranice izražene u kutovima, budući da se radi o dijelovima kružnica. Vrhovi tog trokuta su nebeski pol (projekcija zemaljskog pola na nebesku sferu), zenit (projekcija položaja opažača sa Zemlje na nebesku sferu) i samo nebesko tijelo koje se opaža. U današnje vrijeme se formule za proračun pozicije broda vrlo jednostavno preračunavaju džepnim kalkulatorima ili računalnim programima (npr. Excel, ali postoje i posebni astronomsko-nautički programi), ali je nekada za taj proračun trebalo koristiti logaritme i tablice pa su mnogi nautičari i matematičari nastojali pripremiti razne tablice ili "kalkulator" koji su mogli pojednostaviti taj postupak.

U školi je sačuvano četiri primjerka tzv. računala HR1. To je nešto naprednija varijanta prvog pomicnog računala za astronomске proračune tipa Bygrave te je prozvan "najbolji šiber koji je ikada izrađen". Model HR1 njemačka je poboljšana verzija, izrađena tijekom II. svjetskog rata u Njemačkoj, a prema internetskim zapisima se može doznati da su se ova pomicna računala dosta koristila u podmornicama.

Džepnim kalkulatorima i računalima

se u astronomskoj navigaciji proračuni pozicije izvode temeljem formula koje proizlaze iz gore spomenutog prvog astronomsko-nautičkog trokuta kojima se dobiju visina i azimut:

$$\sin v = \sin \varphi \cdot \sin \delta + \cos \varphi \cdot \cos \delta \cdot \cos s$$

$$\cos \omega = \frac{\sin \delta - \sin \varphi \cdot \sin v}{\cos \varphi \cdot \cos v}$$

Računalo RH1 iste podatke dobiva pomoću formula:

$$\tan X = \frac{\tan d}{\cos LHA}$$

$$\tan Az = \frac{\tan LHA \cdot \cos X}{\cos Y}$$

$$\tan \alpha = \cos Az \cdot \tan Y$$

Prva formula daje "izmišljeni" pomoćni kut X, druga daje azimut, a treća visinu.

Prvo pomicno računalo, Bygrave, patentirano je 12. svibnja 1921. godine, a postojale su i neke japanske varijante prije modela HR čija oznaka proizlazi iz njemačke riječi: Höhenrechenschieber tj. pomicno računalo za visinu (nebeskog tijela). Netko ih smatra samo kartonskom kopijom Bygravea, ali su oni ipak bili nešto napredniji.



HR1 se sastoji od tri koncentrična valjka:

- vanjski valjak promjera 6,2 cm, dužine 22,2 cm je posebno izrezbaren tako da se okretanjem valjaka prema zadanim vrijednostima mogu dobiti rješenja navedenih formula; na njemu su upute za korištenje te tablice s korekcijama izmjenih visina;

- srednji valjak promjera 5,8 cm i dužine 22,5 cm sadrži još uputa i skalu s logaritmima kosinusa sa spiralnom stazom ukupne dužine 407,3 cm;

- unutrašnja cijev promjera 5,4 cm s više od 23 cm dužine ima skalu s vrijednostima logaritma kotangensa, na spiralni dugočak 758,4 cm.

- trodijelni valjak je smješten u metalnom valjku sa zaštitnim platnom na čijem dnu se nalazi serijski broj, a na vrhu naziv instrumenta i proizvođača ("Dennert & Pape").

Zamisao je bila da se HR1 koristi za zrakoplovce Luftwaffe, ali se vrlo često koristio i u ratnoj mornarici, tj. kako je već navedeno u podmornicama. proizvodnja je započela 1938. godine. Prema nekim dostupnim podacima na internetu doznaje se da su postojale i novije verzije, npr. HR2 i još neke, a posljednja je, izgleda, izrađena 1975. godine.

Objavljena je monografija o Malom

Nedavno je objavljena monografija "Grad Mali Lošinj, povijesne mijene i razvoj; upravno, crkveno, gospodarsko i kulturno središte otoka Lošinja" autora dr. sc. Antona Bozanića. Knjiga u nakladi Grada Malog Lošinja opisuje razvoj i donosi pregled kulturno-povijesne baštine Malog Lošinja te je podijeljena u četiri tematske cjeline s kronologijom važnijih događaja na kraju. U prvoj je cjelini objašnjen kontekst razvoja Malog Lošinja te je naglasak na posebnostima Malog Lošinja, a u drugoj je naglasak na kronološkom opisivanju događaja od prapovijesti do danas. Prve dvije cjeline u mnogočemu se sadržajno preklapaju, iako su drugačije problemski osmišljene. Ovakav pristup nije uobičajen i predstavlja hvalevrijedan pokušaj u cjelovitom sagledavanju i tuma-

čenju osobitosti Malog Lošinja. Usprkos opravdanosti ovakvog pristupa, ponegdje se sadržaj nepotrebno ponavlja, tim više što su u prvoj cjelini zbivanja površno spomenuta da bi tek u drugoj bila podrobnejše, pa i točnije objašnjena. Naime, autor prilikom pisanja preciznost često žrtvuje pitkosti teksta pa treba biti pažljiv pri interpretaciji pročitanog, prvenstveno kada se radi o starijim razdobljima. Novija su razdoblja mnogo bolje razrađena, posebno 20. stoljeće o kojem autor donosi mnoštvo manje poznatih podataka koji do sada nisu objavljeni ili su "raštrkani" po raznim medijima.

Treća cjelina je, neuobičajeno za ovakav tip publikacije, u cijelosti posvećena Crkvi i sakralnoj baštini. I ovdje su prisutna ponavljanja, no autor iznosi i vrijedne

podatke o povjesnom razvoju župe Mali Lošinj. Treba uzeti u obzir da je u prošlosti Crkva bila važan čimbenik političkog i društvenog života pa je dobivanje statusa župe ujedno bilo pokazatelj razvijenosti pojedinog naselja. No, upravo zato taj se dio mogao uklopiti u cjelinu o povjesnom razvoju Malog Lošinja, čime bi čitatelj dobio cjelovitiji uvid u kompleksnost razvoja zajednice i naselja. I četvrta cjelina, u kojoj je obrađeno nematerijalno kulturno naslijeđe, velikim je dijelom posvećena duhovnoj baštini.

Pomorstvo je prilično zastupljeno, što je i razumljivo s obzirom na njegovu važnost. Autor daje realan uvid u značaj pomorstva u prošlosti i u sadašnjosti pa tako, primjerice, piše da Lošinska plovidba "Obavlja usluge popravaka i održavanja... Novo-

PIŠE DINKO ZOROVIĆ ETO

O imenima naših slavnih pomoraca i brodograditelja

Povijest Lošinja usko je vezana s imenima mnogih slavnih pomoraca, brodograditelja, prosvjetara u pomorstvu i brodovlasnika. Mogli bismo reći: oni su Lošinj.

Oni su lučonoše (kojeg li divnog izraza!) i našeg Kluba. "Nomen est omen" – za nas Lošinjane, ali zašto ne bi vrijedilo i obrnuto: "Omen nest nomen". A upravo pisanje njihovih imena meni daje glavobolju.

Mi obitavamo nekako na granicama, bolje rečeno razmeđi, nekih geografskih interesantnih područja za kojima su se jagmili mnogi. A i mnogima smo tokom povijesti i pripadali.

Jači razvoj lošinskog pomorstva javlja se u nekoliko posljednjih stoljeća. A u ovom periodu pamtim okupaciju Venecije, pa kratkotrajnu okupaciju Francuske, pa okupaciju Austrije odnosno Austro-Ugarske, pa okupaciju Italije, pa okup... (pardon) oslobođenje po Jugoslaviji, pa voljno prihvatanje Hrvatske. Ovo su samo trajnije i geografski prostranije države kojima smo pripadali. A bilo je i Garibaldija, i četnika, i ustaša, i Nijemaca, i Zona A, i Zona B... Posprdno zovemo "šetebandijere" onog koji jednom mijenja politički nazor. Ja sam, sjećajući se u Nerezinama pod pokrivom, u svom

kratkom životu nabrojio devet zastava koje su se promijenile, kojima sam pripadao. Da li sam nonobandijera?

Nisam slavan, dapače o sebi imam dosta nisko mišljenje, a i nisam nekakav pomorac od formata, no opisat ću, samo za primjer, kako sam se ja nazivao pri ovim lepršanjem zastava i koje sam sve glavobolje imao.

Pri Austriji i Austro-Ugarskoj moji su bili Zorowich i Zorovich. Meni su nadjeli ime Domenico Zoroni. Htjeli su mi dati ime po mami koja je kršena Dumica – ali 1936. napisano je Domenico. U 1. razredu Klasične gimnazije u Malom Lošinju, te u 2. Realne (kako su ih nazivali, ili željeli?) i 7. Sedmogodišnje škole učili su nas da je prevodenje imena na talijanski jezik jedan od najvećih zločina kojeg je talijanski okupator učinio. I tako je moje prezime upisano kao Zoroni. Tako mi glase i ime i prezime u nekoliko svjedodžba osnovne škole u Nerezinama. I došlo je oslobođenje (sad sam od prve pravilno napisao!) po Jugoslaviji. U svjedodžbama škola koje slijede piše i Zorovich, i Zorović, i Dominik, i Nedjelko, i Nedjeljko, i Dinko... Pošteno, negdje 1949. dobili smo na kućnu adresu jedan žučkasti papir u kojem se tražilo da napišemo kako želimo da nas se zove. I ja sam napisao Dinko Zorović i u par slijedećih godina to se ustalilo. Do devedesetih. Tada su se počele izdavati domovnice po crkvenim krsnim listovima. I moja je glasila Domenico Zoroni. S tom domovnicom u policiji su mi izdali putovnicu na Zoroni Domenico, a osobnu na Zoroni Dinko. Pogreške su uvijek moguće, to najbolje znamo mi prosvjetari. Ali možete li se zamisliti koliko glavobolje za promjenu naslova na mnoštvo dokumenata, uvjerenje u bankama o identitetu, primanje preporučenih pošiljaka na starom imenu itd. itd. Ubrzo slijedi domovnica na Zorović Dinko. I sve nanovo. A da li iz poruge ili šale (što je ženama svojstveno) i danas me neke kolegice zivkaju Domenico. Evo do kakvih ludosti može dovesti prevodenje imena.

Nije Lošinjan, Riječan je, ali karikaturalnost doseže vrhunac: ideotor torpeda bio je austro-Ugarski mornarički časnik, kapetan fregate Giovanni Biagio Luppis. To ime mu stoji u dokumentima i tako se je za svog života potpisivao. Danas na zidu, uz restoran

"Zlatna školjka" u Rijeci njegova je velika slika s imenom Ivan Blaž Vukić. Nadam se jedino da gosti koji ulaze praznog želudca nemaju afiniteta za jezične povijesne gluposti, a oni koji pak izlaze na ulicu polupijani - ne obaziru se "na sitnice".

Kada danas pišemo hrvatska imena ljudi koji su umrli prije tisuću godina (dok još Ljudevit Gaj nije podastro pravopis, a novine naširoko ga stale koristiti), smijemo umjesto -CH napisati -Č. Ta možda bi ga dotični bio prihvatio u svom imenu da je živio nakon tog datuma. No ako nakon 1835. netko je i dalje koristio -CH, očito je da je on to želio i nitko nema pravo prekrnjati ga.

Uobičajeno se prevode jedino: romanska latinska imena (Virgilije), imena papa (Franjo) te imena kraljeva, careva (Elizabeta II., ali ne i Ljudevit XIV. već nešto bliža varijanta originalu, Luj XIV.). Definitivno više se ne prevode geografska imena (na primjer Mletke već, ako se baš želi, onda varijanta bliža originalu: Venecija).

Prekopao sam po mnogim dokumentima, knjigama, nagledao se i analizirao mnoge nadgrobne spomenike, spomenišu na zvoniku malošinjske župne crkve i video kako su ti znameniti pomorci, brodograditelji i prosvjetari sebe nazivali. Pitam se: otkud nama pravo da ta imena u novijim izdanjima knjiga i časopisa mijenjamo i prevodimo na hrvatski jezik? Zar se služimo istim metodama okupatora prve polovice prošlog stoljeća? Ma zar nemamo nimalo pjeteta prema davno umrlim našim zaslužnim građanima?

Nastavimo li ovako, neće me čuditi ako pročitam ubuduće tamo negdje: Ulica Bernarda Kaponića ili da na ploči stare Pomorske škole piše... Auguštin Štraulinić.

¹ U Nerezinama je Zorovicha bilo previše. Da se diverzificira, ptereo braće dobilo je četiri različita prezimena.

² Braća Mažuranić, od kojih je jedan kasnije postao ban-pučanin, do 1830. dopisivali su se privatnim pismima na njemačkom – premda su međusobno razgovarali hrvatski. Razlog je što u hrvatskom pismu nije bilo slova-oznake za č, č, š itd. te nisu na hrvatskom znali pisati. Poslije pravopisa dopisuju se na hrvatskom jeziku.

Marijana DLAČIĆ

Zapis i povijesti ribolova: razdoblje trata



Ribarstvo na Lošinju u povijesnim se izvorima prvi put izrijekom spominje tek 1640. godine. Te je godine osorsko vijeće odredilo da su vlasnici trata, velikih mreža potegača, obvezni osorskoj komuni dati desetinu ulova srdela ostvarenog takvim načinom ribolova. Ova odluka potaknuta je nabavom trata od strane obitelji Botterini i Ragusin iz Velog Lošinja, što znači da se one prije tog razdoblja nisu koristile na Lošinju jer bi u suprotnom odluka o podavanjima osorskoj komuni bila donesena ranije. Trate su predstavljale napredak u odnosu na do tada uobičajene voje (sardelare), manje mreže stajačice, no istovremeno su zahtjevale značajna finansijska sredstva jer je, uz trošak njihove nabave i održavanja, za njihovo rukovanje trebalo imati dva ili tri manja plovila i dvadesetak najamnih radnika.

U Državnom arhivu u Rijeci pohranjen je fond nekadašnje osorske komune u kojem se nalaze i zapisi o ulovu srdele. U njima se navodi vlasnik trata, mjesto prebivališta i količina ulovljene srdele, ponekad i skuše, koja je izražena u barilima i/ili u škavecima (malim barilima). U nastavku je popis vlasnika trata iz druge polovice 18. stoljeća koji se navode u spomenutim zapisima (imena i prezime) na talijanskom jeziku koji je tada bio u službenoj uporabi:

Veli Lošinj: Martino Botterini (Martin Botarini), Antonio Budinich, Tadeo Craglich (Cralich), Antonio Lazarich, Mattio Lazarich, Marco Melada, Nicolò Melada, Agostin Petrina, Melkior Petrina, Antonio Premuda, Tomaso Ragusin, Filippo Sopranich

Mali Lošinj: Antonio Cosulich, Mat-

Sušenje mreža izvan Osora, 20-e godine 20. stoljeća (Lošinjski muzej, Fotografska zbirka Dantea Lussina)

tio Cosulich, Mattio Gerolimich, Giacomo Marchetich, Francesco Martinolich, Giacomo Martinolich, Marco Martinolich, Zuanne Martinolich, Iseppo Morin, Domenico Nicolich, Giacomo Nicolich, Martin Nicolich, Carlo Picinich, Domenico Picinich, Nicolò Picinich, Gregorio Scrivanich, Mattio Tarabochia, Nicolò Tarabochia, Nicolò Vidulich, Stefano (Steffano) Vidulich, Zuanne Vidulich, Rocco Zotti

Nerezine: Antonio Ruconich, Bartolo Ruconich (Rucconich), Gerolimo Ruconich, Roco (Rocco) Ruconich, Tomaso (Tomasso) Ruconich, Zuanne Sidrovich, Domenico Sigovich, Nicolò Sigovich, Zuanne Sigovich, Antonio Stefich (Steffich)

Susak: Zuanne Bussanich, Mattio Matessich

Razdoblje 17. i 18. stoljeća bilo je doba procvata ribolova pomoću trata, no početkom 19. stoljeća u kvarnerskom akvatoriju pojavljuje se koča, napredniji tip mreže, pa je broj trata počeo opadati. Dok je sredinom 18. stoljeća u Velom i Malom Lošinju bilo 20-ak trata, stoljeće kasnije u Velom Lošinju nije bilo niti jedne, a u Malom Lošinju ih je bilo samo tri ili četiri. U 19. stoljeću je najviše trata, od 12 do 15, zabilježeno na Susku, što je i očekivano budući da se u 19. stoljeću takvim načinom ribolova još samo oko Suska mogla uloviti veća količina ribe.

Marijana DLAČIĆ

Opširnije na internetu:



Razglednica s početka 20. stoljeća s prikazom ribarskih brodova kod Koludarca. Mreže se suše razapete na jarbolima (Lošinjski muzej, Zbirka slika, razglednica i fotografija).

In memoriam - Tomislav Gospodnetić

Doprinos javnom djelovanju istaknut je već mnogo puta i na više mjesta, a u ovoj bismo prigodi željeli posebno istaknuti njegov veliki doprinos nastavku tradicije lošinjskoga pomorskog školstva.

U nekoliko navrata, prof. Tomislav Gospodnetić bio je suočen s mogućnošću zatvaranja pomorskog usmjerjenja ili nekog od pomorskih zanimanja. Osobno se zalagao da se to ne dogodi i u tome je uspio.

U vrijeme njegova mandata, pomorske su se škole morale početi prilagođavati STCW-konvenciji kroz dva procesa: uspostavljanje Sustava upravljanja kvalitetom prema ISO-standardima i modernizaciji škole. U tom smislu u školi je pred dvadesetak godina potaknuto formiranje tima za kvalitetu, te je škola prvi put certificirana 2002. godine od strane

Hrvatskog registra brodova i Bureau Veritasa. Modernizaciji škole pristupio je vrlo dinamično te je već 2000. godine pokrenut postupak za nabavu prvog suvremenog navigacijskog simulatora i razne opreme za nautički i brodostrojarski kabinet škole.

Kako je sam volio istaknuti u raznim prigodama: "U zapošljavanju potrebnih kadrova, uz iste zakonske uvjete, uvijek dajemo prednost našim bivšim učenicima, pa se tako možemo pohvaliti da u lošinjskim i cresskim odjelima naše škole trenutno radi velik broj naših bivših učenika!" Govorio je da bivši učenici školu ne doživljavaju samo kao svoje radno mjesto, već kao poseban način života, kao što je to, uostalom, i pomorsko zanimanje.

Iako prof. Tomislav Gospodnetić nije završio našu školu i on ju je doživljavao kao znatni dio svog života, te nije u nju



samo dolazio na posao, već je s njom živio, štoviše disao. I zato hvala mu na svemu što je učinio za očuvanje velikog dijela lošinjske pomorske baštine.

Renato DUDIĆ, Aldina BURIĆ

PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

Parni brod "Marjan" - prvo putovanje 1962.

U lipnju 1962. godine uspješno sam završio školovanje u Pomorskoj školi u Bakru nakon četiri godine boravka u ovom povijesnom primorskem gradiću. Zatvorio sam jednu stranicu života, a okrenuo novu. Sada je trebalo pokazati znanje i sposobnost u plovidbi, u pravoj plovidbi na duge staze. Te je godine došlo u jugoslavenskoj trgovачkoj mornarici do preslagivanja, jer su se morala izvršiti određenja okrugnjavanja, koncentracije poduzeća, brodova i kapitala. Tako je najprije odlučeno da se Lošinska plovidba iz Malog Lošinja ujedini s Kvarnerskom plovidbom iz Rijekе. Kada sam ja bio spreman za plovidbu morao sam Rijeci predati dokumente s *matrikulom* te sam ukrcan na parni brod "Marjan", koji nije imao parni stupni stroj već parni turbinski pogon. Za mene potpuna nepoznanica, ali zanimljiva tehnička novost. Ukrcan sam 4. rujna 1962. godine, dakle s navršenih 19 godina, kao asistent ili vježbenik stroja. Prva stepenica u budućoj karijeri o čemu tada nisam mnogo razmišljao. Važno je bilo zaploviti, početi stjecati iskustvo i navigaciju bez koje nema dobrog strojara te zaraditi plaću za pomoć sebi i mojima.

Srećom sam počeo bilježiti događaje, datume i ljude, pa mogu, eto, i nakon 58 godina koristiti taj materijal za osvježivanje memorije. Ilario Salata i ja bili smo nerazdvojni kroz školovanje u Osnovnoj školi u Malom Lošinju, a onda i četiri godine u Bakru. Mislili smo da će nas ukrcati na isti brod da tako lakše prebrodim prvi ukrcaj među novim ljudima. On je, međutim, dobio ukrcaj na parobrodu "Kastav", također od Kvarnerske plovidbe, ali je otisao na ukrcaj u Split, a pridružit će mi se nakon prvog putovanja za Meksički zaljev. Na brod "Marjan" je ukrcan asistent Marjan Grubješić, generacijski godinu dana stariji. U kabini za asistente je još boravio Gvido Tuftan iz Cresa, dvije godine stariji po školovanju od mene, a na ovom putovanju "unaprijeđen" u mazača, pa će otići u svoju kabinu. I krenuli smo na treće putovanje ovog broda 1962. godine od Rijeke i sjevernog Jadrana prema lukama Meksičkog zalje-

va. Na dan 12. rujna napustili smo Rijeku i isti dan stigli u Veneciju.

Turbinski brod "Marjan" izgrađen je u Brodogradilištu "Split" za Jugoslavensku linjsku plovidbu – Jugoliniju 1956. godine. Bio je dug 146,21, a širok 18,64 metara. Nosivost mu je bila 10.522 DWT, a BRT 6.041 tona. Pogonska turbina proizvedena je u "Jugoturbini" iz Karlovca, snage 4200 KS. Para dva "Babcock Wilcox" kotla je pod pritiskom od 30 atm i temperature 400°C visokotlačnoj turbini omogućavala 7000 okretaja/min, a niskotlačnoj turbini 4500 okretaja/min. Preko reduktora turbine su davale glavnoj pogonskoj osovini i vijku oko 115 okretaja u minuti. Brzina broda je bila 15 čv/sat. Godine 1958. predan je novom brodarском poduzeću Kvarnerska plovidba iz Rijeke, a vraćen je Jugoliniji 1963. godine. Tako sam se i ja, iako kadar Lošinske plovidbe, 1. siječnja 1963. godine s ovim brodom našao u Jugoliniji. Lošinska plovidba je pak preuzela brodarsko poduzeće "Kvarner" iz Umaga.

Nakon Venecije, brod je ticao Koper, pa Marseille i Oran u Alžiru, odakle je 22. rujna zaplovio preko Atlantika. Trećeg listopada smo pristali na otoku Martinique, u Fort-de-Franceu. Toplo je, a temperatura mora iznosi 29 stupnjeva. Tā nalazimo se u tropima, na 15° sjeverne širine. Iz Fort-de-Francea plovimo na bliski francuski otok Guadeloupe, u luku Pointe-à-Pitre. Trećeg listopada krećemo za Sjedinjene Države Amerike, za rijeku Mississippi, u luke države Louisiane, New Orleans i Baton Rouge.

Plovidba Atlantskim oceanom i Meksičkim zaljevom je u granicama normale, malo valja, ali brod čini svoje milje. Međutim, dok mi bezbržno plovimo Meksičkim zaljevom, pa tako prolazimo mimo otoka Jamajke i nedaleko Kube, zahuktava se tzv. Kubanska kriza. Naime otkako je Fidel Castro svrgnuo Fulgencija Batistu, uvodi se komunistički sustav, nimalo drag Amerikancima, pa pokušavaju raznim blokadama oslabiti novi režim. Tako brane i stranim brodarima trgovinske komunikacije s Kubom, pa onaj brodar koji plovi

tamo ne može ploviti u luke SAD-a.

Štoviše, američka vlada pod vodstvom predsjednika D. Eisenhowera odlučila je u ožujku 1959. godine svrgnuti Castra, te uz pomoć njegove opozicije, provodi terorističke udare, sabotaže i atentate. Stoga je Castro zatražio pomoć od Sovjetskog Saveza. I dok je Kuba u Sovjetima vidjela najvažnijeg trgovinskog partnera i zaštitni ogrtač koji je osiguravao Castrovu vladavinu, Sovjeti su sad mogli nadoknadići taktički nedostatak zbog udaljenosti teritorija SAD-a koje bi s Kube bilo moguće doseći nuklearnim raketama srednjeg dometa, pa pokušavaju instalirati iste na ovom otoku. Tako uzvraćaju za postavljanje sličnih raketa Amerikanaca na teritoriju Turske i Italije.

Dana 15. listopada nalazimo se na sidru ispred New Orleansa. U svom dnevniku bilježim: "Vrijeme je veoma lijepo, skoro malo pretoplo, osim toga, naravno, imamo mirno more – vodu! Radio sam od 8 do 12 i od 13 do 17 sati i to uglavnom na lijevom kotlu koji je zaustavljen. Opet sam se malo opekao po ledima." U kurzivu slijedi istog dana službeno reagiranje američke administracije.

Istovremeno predsjednik SAD-a John F. Kennedy odobrava snimanje špijunskim avionom Lockheed U-2 koji dva puta nadljeće raketne baze na Kubi. Analiza fotografija pokazuje da rakete srednjeg dometa SS-4 postoje. Nalaze se u blizini San Cristobala na sjeveroistoku Kube i mogu doseći Washington, kao i velika područja SAD-a (pa tako i New Orleans, op. J.S.).

Utorak, 16. listopada još uvijek smo na sidru u New Orleansu. Pristali smo uz obalu u 18.45 sati. Radio razne poslove održavanja, a kod pristajanja prvi put vršio manovru glavnim pogonom. Glavni pogon prebačen na pomoći i počašen turbogenerator br. 2. Desni kotao istjerivan (pražnjen) do kraja jer se ima sutra očistiti.

Sastao se štab predsjednika SAD-a o dalnjem postupanju: rješavanje krize diplomatskim putem, izvršiti pomorsku blokadu Kube, zračni napad ili invaziju. Nastavljaju se letovi izviđačkog zrakolova U-2.

Srijeda, 17. listopada 1962. godine radio na nanašanju *plasticsteela* na kavitacijskom oštećenu mjestu vijka broda. Radio iz čamca za spasavanje broda koji je spušten za tu prigodu.

Za to vrijeme prošetale su do našeg broda dvije mlade crne djevojke koje su posredstvom upravitelja stroja odmah sklopile prijateljstvo i ugovorile spoj, koji nije ostvaren. Krcamo pamuk za Veneciju.

Nakon još šest izviđačkih letova iznad raketnih baza, snimke dokazuju postojanje 16 do 32 rakete (tip SS-4 i SS-5) s dometom do 4500 kilometara. Pored američkog glavnog grada, ove rakete bi mogle dosegati i najvažnije industrijske centre SAD-a, a vrijeme upozorenja – od poletanja rakete do udara – bi bilo samo pet minuta.

Četvrtak, 18. listopada, izašao sam u grad i po glavnoj ulici New Orleansa, Canal Streetu, šetao nekoliko sati. Doživio sam kontrolu mog passporta od strane civilnog policajca (koji me je slijedio par kilometara od luke).

Predsjednik John F. Kennedy se sastao sa ministrom vanjskih poslova SSSR-a Andrejem Gromikom, ali nije bilo govora o krizi oko Kube. Vojni krugovi traže vojnu invaziju Kube, Kennedy traži vojnu blokadu Kube.

Petak, 19. listopada. U radno vrijeme napravio analizu kotlovne vode i dodao potrebne kemikalije. Navečer otišao u kino.

Štab savjetnika predsjednika SAD-a traži načine kako "svladati" rakete na Kubi.

Subota, 20. listopada. Danas bio u morskoj straži od 8 do 12 i od 16 do 20 sati.

Kennedy i savjetnici se odlučuju za pomorsku blokadu, iako vojni vrh traži invaziju Kube.

Nedjelja, 21. listopada. Brod je krenuo uzvodno i nakon deset sati vožnje stigao

na sidrište Baton Rougea, glavnog grada američke države Louisiane.

Kennedy odobrava pomorsku blokadu i poziva šefove velikih novina kako bi sprječili prerano izvještavanje.

Ponedjeljak, 22. listopada. Radio s brodskim mehaničarom i nisam stigao na kraj.

Američke oružane snage stavljaju se u stanje povećanje spremnosti, nove vojne snage se premještaju na Floridu radi priprema za invaziju, a 200 brodova se dovođu na položaje oko Kube. U televizijskom obraćanju naciji, Kennedy najavljuje početak pomorske blokade Kube za 24. listopad. Zahtijeva od sovjetskog predsjednika vlade, Nikite Hruščova, povlačenje raketa s Kube i za slučaj napada prijeti atomskim protunapadom.

Utorak, 23. listopada. Krenuli iz Baton Rougea prema Port Arthuru u državi Texas.

Hruščov objavljuje da ne prihvata blokadu, ali i tvrdi, da rakete stacionirane na Kubi, služe samo za njenu obranu. Na sjedanju OAS-a (Organizacija američkih država) glasa se protiv Kube i potvrđuje blokada. Hruščov naređuje zaustavljanje sovjetskih brodova na udaljenosti od 750 morskih milja od Kube.

Nastavljamo plovidbu nakon odlaska iz Port Arthuru za obližnji Beaumont, a onda, nakon kraćeg zadržavanja, otplovljavamo za Brownsville, na samoj granici između SAD-a i Meksika, koju čini Rio Grande.

Nedjelja, 28. listopada, bilježim: "Ovo je četvrt nedjelja da radim prekovremeno. Bio sam u straži od 4 do 8 i od 16 do 20 sati. Pri dolasku u Brownsville pisao manovru telegrafa, a djelomično i manevrirao, a tako i pri odlasku. Cijeli dan nisam spavao, ujutro zbog buke radnika i dizalica, a popodne zbog velike vrućine".

Kriza oko Kube jenjava. Iz američkih izvora vidi se da je taj dan, prihvatajući povlačenje američkih raketa iz Turske,

Hruščov objavljuje putem radija da se sovjetske rakete povlače s Kube, čime ova kriza završava. Kubanska raketna kriza se danas smatra najopasnijom u ljudskoj povijesti kad je prvi put ljudska civilizacija bila pred stvarnom mogućnošću potpunog istrebljenja.

Nakon ovoga svijet je odahnuo, a mi smo nastavili svojim plovidbama, krcajući teret za Sredozemlje, u Galvestonu, Houstonu i na kraju američke pustolovine, u Fernandina Beachu, pri samom sjeveroistočnom vrhu države Floride.

U ponedjeljak, 5. studenog napuštam vode SAD-a i krećemo za Marseille, kamo ćemo stići nakon 15 dana plovidbe, promjene klime i vremenskih zona. Putovanje se završava iskrcajem tereta u talijanskim lukama Genove, Napulja i Venecije.

Epilog. Na p.b. "Marjan" ostao sam još tri putovanja i u cijelosti savladao taj pogon, što će mi kasnije koristiti pri ukrcaju na sličan brod. Iskrcao sam se s p.b. "Marjan" u Rijeci 22. studenog 1963. godine nakon 14 mjeseci i petnaest dana neprekidne navigacije. Tog dana je u Dallasu ubijen predsjednik SAD John F. Kennedy, ali ja sam bio daleko i na sigurnom. Jedno vrijeme na povratku u Jadran, pri posljednjem putovanju vršio sam službu drugog časnika, jer je čif, prvi časnik stroja, obolio.

Već idući dan, dakle 23. studenog 1963. godine ukrcan sam na m.b. "Lika", koji putuje za Daleki Istok. Ukrcan sam kao asistent, ali sam vršio dužnost trećeg časnika stroja. Trebao sam svladati i radni proces motornog broda prije pristupa ispitu za tzv. "treću klasu", ali to je već druga priča.

P.S. Godine 2000. snimljen je američki film "Trinaest dana" (Thirteen Days) o najnapetijem trenutku hladnog rata – kubanskoj raketnoj krizi iz 1962. godine. Film je režirao Roger Donaldson. Među glavnim glumcima su Kevin Costner (top White House assistant), Bruce Greenwood (John F. Kennedy), Steven Culb (Robert F. Kennedy) i dr.



Naš put je edukacija

NOVI
TRENING-CENTAR

“Zorovic” d.o.o. ove godine slavi 15 godina postojanja, s 28 zaposlenih. Posredujemo pri zapošljavanju 1300 hrvatskih pomoraca. U svakom trenutku na našim brodovima ukrcano je oko 700 pomoraca. Posredovanje pri zapošljavanju obuhvaća kompletan kadrovske menadžment.

Naš put edukacija i obrazovanja pomoraca počinje 2008., kada primamo prvi upit klijenta. Danas nudimo preko 40 različitih kurseva, STCW od 2017. i drugih vrlo međunarodno popularnih tečajeva poput MARPOL-traininga i MRM-traininga Swedish Cluba. Ponukani dobrim rezultatima i odličnom prihvaćenošću na tržištu odlučujemo se za nabavku dva simulatora:

- Transas Wartsila Full Bridge Simulator NTPro 5000 – najnoviji model imitacije pravog brodskog mosta gdje će pomorci moći upravljati brodom kroz morske tjesnace i opasne kanale, prilaziti svjetskim lukama, simulirati razne vježbe kroz izvanredni grafički prikaz i vjerno prikazivanje različitih vremenskih uvjeta;

- K-Sim Cargo Simulator – Kongsbergov simulator koji je godinama daleko najbolji na svijetu i služi za vježbanje ukrcaja i iskrcaja tereta na četiri vrste broda sa svim cijevima, ventilima, pumpama, kako u *cargo control roomu*, tako i po palubi i predstavlja sigurno izvrsno oruđe za učenje ovog važnog segmenta brodske operative. Softver se može nadograditi simulatorom brodskog motora.

U Hrvatskoj danas imamo 16.000 pomoraca u međunarodnoj plovidbi, što predstavlja 1,5 posto zaposlenog stanovništva. Oni uprihode milijardu eura prihoda godišnje koje troše u domovini i to je ogromna korist našoj privredi i u povećanju BDP-a. Ne zovemo pomorce uzalud najboljim izvoznim proizvodom koliko god to ružno zvučalo. Nažalost, naše pomorstvo svelo se upravo na same pomorce i sve jači nautički turi-

zam, luke se bude, dok domaći brodari i brodogradilišta muku muče da prežive. Bez snažne pomorske putovnice, odnosno snažne pomorske industrije, postajemo nevažan pomorski faktor u svjetskim okvirima. Nema više snažne i velike domaće flote, niti smo četvrta sila u svijetu u brodogradnji, a i pomoraca je manje. Ono što je opasno, je život na staroj slavi kojeg upravo, bojim se, konzumiramo i koji će nam se obiti o glavu ne budemo li se pokrenuli. Razlog zbog kojeg su naši pomorci još uvjek negdje vrlo cijenjeni jest činjenica da imamo puno više iskustva od ostalih zemalja izvoznica pomoraca. Naime, u Jugoslaviji kao komunističkoj zemlji s povlasticama naši su pomorci imali mogućnost raditi na stranim brodovima odmah poslije II. svjetskog rata, dok su pomorci Istočnog bloka to mogli tek poslije pada „željezne zavjese“. U tom periodu stekli smo ogromnu prednost u iskustvu, praktičnom znanju, jeziku i mentalitetu ili “know-how”. No, mi smo se malčice opustili, a jeftinija konkurenca nas po kvaliteti ubrzano stiže. Moramo biti bolji od drugih da bismo zadržali posao i bili bolje plaćeni. Mi jesmo 2007., na neki način, pobjegli konkurenciji donošenjem Zakona o socijalnoj i poreznoj reformi, gdje su pomorci smješteni u pravne okvire koji zadovoljavaju i državu i same pomorce. Međutim, to nije dovoljno i od tada je prošlo već puno vremena. Trebamo nešto novo. Kao predsjednik CROSMa, godinama guram ideju o vježbenicima (kadetima) čiji bi staž bio besplatan svim brodarima, našim i stranim, jer tu nema razlike. U konstruktivnim pregovorima s ministrom Butkovićem koji inicijativu apsolutno podržava, Ministarstvo je za sada uspjelo osigurati iznos od skoro 7 milijuna kuna godišnje, što pokriva trećinu plaća svih kadeta u RH. Kada bi se sredstva za subvencije kadeta povećala na 22 milijuna kuna godišnje, svaki bi kadet u

RH bio besplatan svom prvom poslodavcu, bez obzira o kome se radi. Na taj način opet bi napravili nešto inovativno i maksimalno povećali konkurentnost hrvatskog pomorca na svjetskom tržištu. Osim toga, treba nam moderno školstvo i obrazovanje 21. stoljeća, figurativno rečeno, na engleskom jeziku, maksimalno povezano s praksom, tehničkim pomagalima i simulatorima. Trebamo i pomoći države (tu ne mislim samo na novac, već na strategiju, porezne i druge olakšice i dozvole za razvoj same pomorske industrije), ne samo državnim firmama jer država je obično loš gospodar. Bez jakog poslovnog okruženja i konkurenkcije, nema ni uspješnog poslovanja, a time ni brodara ni ship-managera, ni brodogradilišta, ni yachtinga..., a mi gubimo naš “know-how” koji smo stoljećima stjecali i prenosili s koljena na koljeno. Izgubimo li posve to znanje, vještine i iskustvo, zauvijek smo propali.

Umjesto da promičemo nova radna mjesta i nove mogućnosti, medije danas zagađuju neuki političari prijeteći nam kloriranim škampima i vizualnim onečišćenjima brodova, dok smo nekada bili ponosni kako su u Kvarnerskom zaljevu sidrile desetine brodova. To je značilo da smo uspješni, da smo bogati i da imamo posla. Danas imamo TT-državu (turizam i trgovina), koja ovisi o turizmu i gdje su najbogatiji upravo trgovci, što nas sigurno neće odvesti u prosperitetnu budućnost, već u demografsku depresiju gdje mladi ljudi željni znanja i poslovnog napretka odlaze iz ove krasne zemlje.

No, idemo se za kraj držati pozitive. Naše malo postignuće nije bitno samo za nas i zbog nas, već za cijelu našu pomorsku zajednicu. Mi smo samo mala karika u lancu zvanom hrvatska pomorska industrija i bude li više ovakvih karika i naša pomorska industrija bit će jača, bogatija i značajnija.

Mario ZOROVIĆ

ISKUSTVA

Brodska brazda

Plove brodovi, prelaze mora, iz luke u luku, a iza broda uvijek ostaje brazda koja ubrzo nestaje. Gdje smo mi u tome, mi pomorci? Ostavljamo li mi kakvog traga? O da, ali samo ako netko o nama piše ili mi o sebi.

Isplovili smo iz Tajlanda, luka Laem Chabang krajem siječnja dvijetisuće osme s teretom za luku Georgetown / Baltimore, SAD. Na brodu sam "Love Music" kompanije "Vittorio Bogazzi & figli" iz Marine di Carrara, Italija. Na brodu sam kao I. čs. palube. Zadnjih sam par godina više puta na "Love Music" ili na "Love Song". To su sister-brodovi za prijevoz teških tereta. Brod je dugačak 115 m, a širok 24 m.

Ima dvije dizalice s po 120 tona. Bio sam nesretan dolaskom na brodove ove kompanije nakon gašenja naše "Jugolinije" / "Croatia Line". Možete zamisliti, blokovi granita, "coils", rasuti teret, a koje je sve terete vozila moja bivša kompanija? No, ovi su mi brodovi vratili zadovoljštinu u radu. Bill su tu većinom veliki i teški komadi tereta, jahte, vagoni... Ja sam volio raditi. Teret kojeg sam ja "ricao" nije se nikada pomaknuo. No, što da se hvalim kada tu sada nema nekoga pa da to i potvrdi. Već u samom Tajlandu smo dobili upozorenje vlasti SAD da dolaskom u spomenutu luku, a moguće bez vize, nećemo smjeti sići s broda na obalu. Pred sam ulazak u luku primili smo mail s upozorenjem, da će svatko tko siđe s broda, a nema vizu, platiti kaznu od 5000 \$. Veoma čudno. Bio sam u mnogim lukama SAD i ništa slično. Jedino objašnjenje nalazim u tome da luka ili dio luke imaju vojni značaj. I tako, pristali mi uz obalu, a vlasti na brod. Dobili smo dozvolu za početak iskrcaja. Na brodu i obali lučki radnici. Par metara od broda "trejler" s 26 pari kotača, prava gusjenica, za prihvatanje tereta od 150 tona. Na palubi sam. Voki-tokijem komuniciram s dizalicatorima Amerikancima i mostom gdje na komandi za pumpanje visinskih tankova stoji 2. čs. palube. Teret je dignut iz štive. Polako okreće prema obali, a istovremeno balast s lijeve strane gdje su dizalice, prelazi na desnu stranu. Sve ide kroz komandu, nije automatski. Brod se ne smije nagnuti više od pet stupnjeva. Naočje-



tljiviji moment je kad teret spuštamo na trejler. Dolje gužva, supercargo divlja, a radnici k'o da su na probnom radu, pa već treći puta dižem teret s trejlera jer ga ovi ne uspijevaju pozicionirati. Zabrinut sam. Moglo bi to poći po zlu. Ne radi se tako. Posadu palube čine Filipinci. Svi su tu i promatraju. Uvijek asistiraju kod iskrcaja ili ukrcanja. Dvojicu šaljem na dizalice, kontrola i pomoć dizličarima, sa mnom četvorica i nosimo dva paranka kojima pridržavamo teret pri spuštanju. Prihvaćam vodstvo nad ostalim radnicima i gledam obaviti posao čim prije, pa bjež natrag na brod. Mi gotovi, istovremeno gledam, a jedan civil gore na skali. Blijedo lice, crna rudjava kosa, aktovka... sigurno neki Židov. Pa gdje će taj, policija još nije sišla? Moj čovjek na skali mi daje znakove... Emigration Officer! Jedva sam se okrenuo na palubi, a preko toki-vokija čujem glas zapovjednika, "Čife, svi u salon!" Svi smo tu, ali i sedam ili osam coastguard-policijaca. Emigration Officer riba sve odreda. Zna da smo Filipinci i ja bez vize. Sve proziva i prijeti se, policijcima coast-guarda, a meni posebno. Što da mu kažem? Svojim izlaskom i intervencijom pri iskrcaju štitio sam vaše interese... Ne vrijedi.

Vadi neku isprintanu listu, sigurno

pripremljenu za slične slučajeve i upisuje imena nas petorice koji smo bez vize bili na obali. Odmerava nas. Ovo će vas stajati 17.000 \$. Tajac! Moja odgovornost u ovome je najveća ili bolje reći jedina. U pojedinim kriznim momentima budi se u čovjeku ideja o rješenju nekog problema, što onaj kojeg taj problem ne muči, do tog rješenja neće doći.

I sad čujem svoje riječi. "Ljudi! U velikom smo problemu. Samo nam Bog u ovome može pomoći! A Bog je svuda i u svakome." I počinjem rukom pokazivati prisutne, jednog po jednog. Odgovorite mi! Živi li Bog u ovome čovjeku? Slijedi odgovor skupa. Da živi! I tako sam izredao upite za svakog posebno i dobio isti odgovor. Preostao je još samo Em.Off. Sad zapitam: "Smije li netko od prisutnih reći da u ovome čovjeku ovdje ne živi Bog?"

Tajac!

Tu je mene, gledamo se, govorim. Rješenje ovog što je nas zadesilo vidim u vama. Vjerujem da nam samo vi u ovome možete pomoći. Čovjek me gleda razrogačenih očiju, naglo se okrenuo i prosto nestao s broda. Nakon par sati dobili smo pisano rješenje. Sadržaj teksta je bio - oslobođeni bilo kakvog plaćanja kazne.

Potpis - Mohamed...

Morski

PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

Vremeplov lošinjskog pomorstva (6)

Prije 170 godina

Utemeljeno je u Malom Lošinju 1850. godine brodogradilište Martinolić, koje je pokrenuo Marko Martinolić, obiteljskog nadimka Kolonić, rođen 30. rujna 1804. u Malom Lošinju, od oca Nikole i majke Dinke, rođene Skrivanić. Posao brodograditelja naučio je u brodogradilištu Siksta Katarinića, tada jedinom na Lošinju, koje će od 1823. započeti gradnjom prvog većeg jedrenjaka za dugu plovidbu.

Kako se razvijala lošinska flota drvenih jedrenjaka, tako se pokazala i potreba da se u Malom Lošinju, u njegovoj uvali, koja je za to imala sve prirodne uvjete, pokrene djelatnost većeg broja brodogradilišta. Tražeći prikladan teren Marko Martinolić se zaustavio na predjelu Sardočeva, nešto sjevernije od Katarinićevog brodogradilišta, teren povoljan za izgradnju navoza, ujedno dosta prostran da je tu mogao sagraditi sebi i obitelji dom, te natkrivene prostore radionice, skladišta i trasirnice, kako je već u to doba bilo uobičajeno.

Tu će Marko Martinolić započeti gradnjom prvoga većeg drvenog jedrenjaka koji će biti porinut u more 5. prosinca 1852. godine. Bio je to brigantin kojem je nadjenuto ime Primogenito (Prvorodenji), s onodobnih 99 brt. Bio je dužine 19,2 m, širine 5,57 m i mogao je ukrcati 130 tona tereta do teretne vodene linije.

U razdoblju od 1850. do 1857. brodogradilište Marka Martinolića sagradilo je 17 novih drvenih jedrenjaka ukupne nosivosti 7.295 tona. Kasnije će prepustiti brodogradilište najstarijem sinu Nikoli, koji će svojim radom i mnogim tehničkim novinama obilježiti sljedećih četvrt stoljeća lošinske brodogradnje. Marko Martinolić je umro 1873. i pokopan u Malom Lošinju.

Današnje brodogradilište Lošinske plovidbe povjesni je slijednik Martinolićeva brodogradilišta.

Prije 100 godina

Brodovlasnik i industrijalac, ugostitelj i vinar, muzealac i povjesnik, čovjek velike kulture i humanist Alberto Cosulich, rođen je 20. veljače 1920. godine u Veneciji, gdje je i preminuo je 4. prosinca 2014. godine.

Potjeće od stare lošinske loze Kozulića zvanih Grubeša, koji su polovinom 19. sto-

ljeća preselili u Veneciju. Obitelj vrijednih i smjelih gospodarstvenika našla je u Albertu Cosulichu osobu koja je pomnim istraživanjem obiteljske pismohrane te raznolike dokumentacije po svjetskim muzejima i arhivima, prikupila dragocjene podatke i ilustracije. Tu cijelokupnu građu tiskao je u četiri knjige u kojima je prikazao obiteljsko i lošinsko moreplovje. To su, po redu izlaženja, sljedeće monografije: Venti generazioni di attività marinare (1480 – 1980) – "La mia famiglia ed il mare" (Dvadeset generacija pomorske aktivnosti (1480 – 1980) – Moja obitelj i more) (1980), I velieri di Lussino (Lošinski jedrenjaci) (1983), Sulle rotte dei capitani dell'800 (Rutama kapetana 19. stoljeća) (1984) i I naufragi nel '700 e nell'800 (Brodolomi u 18. i 19. vijeku) (1986).

U obitelji je naslijedio brodarsko-agenciju aktivnost, a na brežuljcima nedaleko Conegliana u Venetu posjede, te je pokrenuo vinogradarsko-vinarsku proizvodnju. Jedan od njegovih sinova, Francesco, vratio se zemlji predaka i na otoku Susku posadio 1991/92. nove vinograde.

Alberto Cosulich bio je iznimni sakupljač starina, pa je formirao sedam privatnih muzejskih zbirki, od toga dvije pomorske. U palači "Kvarner" u Malom Lošinju 2007. godine postavio je izložbu "Ususret lošinskom pomorskom muzeju – brodovlasnici Cosulich" za koju je izloške priredio Alberto Cosulich u suradnji s Lošinskim muzejem. Izložbu je razgledalo 13 tisuća posjetitelja. Godine 1990. mu je Skupština općine Cres-Lošinj uručila Općinsku plaketu "za neprelazni doprinos istraživanju i valorizaciji povijesti pomorstva u stoljetnoj ljubavi prema otoku podrijetla,

što je doprinijelo njegovoj donaciji za budući muzej pomorstva u Malom Lošinju", a godine 1993. proglašen je ambasadorom turizma Lošinja.

Pokopan je u obiteljskoj kapeli Cosulich u Collalbrigu nedaleko Conegliana, gdje je provodio svoje umirovljeničke dane.

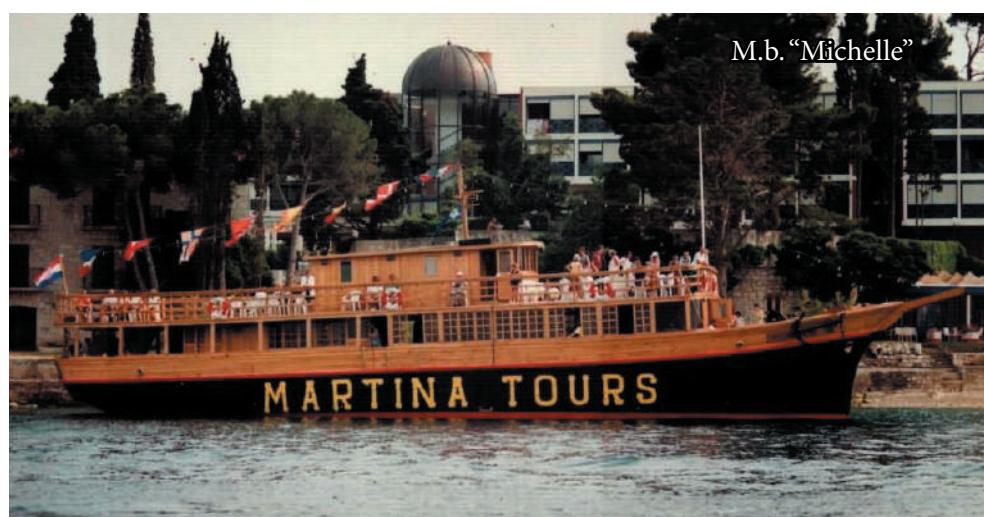
Prije 100 godina

Današnji putnički drveni motorni brod "Michelle" izgrađen je 1920. godine u brodogradilištu Otavija Picinića u Malom Lošinju. Tadašnji dvojarbolni motorni jedrenjak za generalni teret bio je dug preko svega 27,2 m, širok 9,5 m, s bruto registarskom tonažom od 131 tone i nosivošću od 230 tona. Ugrađen mu je motor S.A.T.I.M.A. od 80 konjskih snaga. Prvo ime broda je "Mileva", a vlasnici su Andrija Gržan, Anton Matković i Dinko Rukonić iz Nerezina. Drugo ime mu je bilo "Kosovo", a treće "Madonna Del Rosario".

Poslije Drugog svjetskog rata je nacionaliziran, te je dodijeljen Brodarskom poduzeću Rijeka, kasnije je plovio za Obalnu plovidbu Rijeka, Lošinsku plovidbu i Brodogradilište Cres, pod imenom "Selce".

Godine 1976. postaje vlasnikom broda Ivica Zorić iz Zadra, te je adaptiran u platući restoran "Michelle", da bi 1989. bio preuređen u putnički brod za turističke izlete. Sada ima 195 brt i kapacitet 200 putnika. Ugrađen mu je novi motor "Cummins" snage 268 kW koji mu omogućuje brzinu od 10,5 čv/sat.

Godine 2020. Ministarstvo kulture Republike Hrvatske donosi rješenje o utvrđivanju svojstva kulturnog dobra, te se brod "Michelle" stavlja pod preventivnu zaštitu.



Prije 60 godina

Čudesna je ovo bila godina povijesti naselja Mali Lošinj!

Najprije je u nedjelju 24. travnja 1960. godine u Malom Lošinju potekla tekuća slatka voda iz Vranskog jezera nakon 13 godina od početka rada na samom izvoru.

Vodoskok s dva brončana delfina, djelo riječkog kipara Vinka Matkovića, simbolizirao je kraj otočne bezvodnosti, što je, po mojoj skromnoj ocjeni, najveći povijesni događaj za ovaj kraj uopće. Otad su stečeni bolji uvjeti za zdravstvenu zaštitu i higijenu, za poljodjelstvo, za rad mnogih strojeva, za opći kućni standard i turizam otoka. U mnogome se pojednostavnio život, više nisu trebali vodu donositi brodovi vodonosi, niti se trebalo pitи ustajalu kišnicu iz nekada nezdravih cisterni.

U utorak 26. srpnja 1960. godine motornim brodom "Vanga", brodarskog poduzeća Lošinska plovidba, koji je preinačen u brod prijevozniku vozila i putnika, napravljeno prvo putovanje od Rapca u Istri do grada Cresa na otoku Cresu. Trajekt je prevezao na prvo vožnji koja je trajala dva sata, stotinu putnika i jedanaest automobila.

U Novom listu od 29. srpnja čitamo: "Doček u Cresu bio je veoma svečan. Svi ploveći objekti koji su se našli u Cresu izašli su u susret trajektu. Oko tridesetak barki, u kojima je bilo oko stotinu Cresana okružilo je "Vangu" pred ulaskom u luku, dok se cijeli Cres našao na obali. Putnik koji je prvi izašao s trajekta dobio je dar Cresana, koji su darovali i vozača prvih kola koja su se s trajekta spustila na tlo Cresa."

Brod "Vanga" izgrađen je u Brodogradilištu "Lošinj" kao brod za prijevoz općeg tereta za Vojno-građevinsko poduzeće "Primorje" Rijeka. Brod je bio drvene građe, duljine 35, širine 8,65 i visine 2,08 metara. Diesel motor M.A.N. od 280 kW omogućava mu je brzinu od sedam čv/sat.

Brodogradilište "Lošinj" je u srijedu 27. srpnja 1960. godine porinulo u more trampeter od 620 tona nosivosti, motorni brod "Ilovik" za Lošinsku plovidbu iz Malog Lošinja. Bila je to prva čelična novogradnja u Malom Lošinju nakon II. svjetskog rata.

U Novom listu od 29. srpnja piše: "Za svega sedam mjeseci kolektiv brodogradilišta uspio je izgraditi brod i spremiti ga za porinuće. Kobilica ovog broda bila je postavljena na ledini, jer prije nekoliko mjeseci brodogradilište nije imalo navoza za ovako velike brodove.

Kako je rastao brod tako se uređivao i navoz...

Brod koji je jučer porinut u more dugачak je 54 metara, širok devet metara i ima motor M.A.N. od 400 konjskih snaga



M.b. "Vanga"
pristaje u Rapcu

koji će mu omogućavati brzinu od devet čvorova na sat."

Brodu je kumovao Ilovčanin, pravnik doktor Marko Belanić.

U nedjelju, 11. rujna 1960. godine, održana je svečanost ponovnog otvaranja Pomorske škole u Malom Lošinju.

U časopisu "Pomorstvo" od mjeseca listopada čitamo: "Po lijepom sunčanom jutru okupilo se na trgu pred zgradom Pomorske škole mnoštvo građana, pripadnika ratne mornarice i pionira i toplo pozdravilo dolazak uglednih gostiju na tribinu, koja je tu bila podignuta.

U prisutnosti komandanta Ratne mornarice admirala Mate Jerkovića, člana Izvršnog vijeća Sabora Vicka Krstulovića, predsjednika NO Kotara Rijeka Franja Širole, svečanost je otvorio Vjekoslav Galjanić, predsjednik Narodnog odbora općine Mali Lošinj. Govorio je zatim Smiljan Rukonić, direktor Lošinske plovidbe, koji je ujedno i predsjednik školskog odbora novootvorene škole.

Otvaranje nove škole pozdravili su i direktor Više pomorske škole u Rijeci Milan Stojković i Pomorske škole u Bakru Josip Blažina, koji je predao dva sveska Newtonova djela "Matematički principi prirodne filozofije" iz 1760., koja su odnesena sa školskom knjižnicom 1948., kada je prestala radom malošijska Nautika, u Rijeku i Bakar, gdje su se dosad očuvali.

Uz pozdrav sirena s ratnih robova, koji su svojom prisutnošću u luci uveličali proslavu, i zvukove limene glazbe, Franjo Širola, poslanik otoka u Saboru, otkrio je ploču na ulaznim vratima škole, čime je škola proglašena otvorenom.

Za novu školu osigurano je i nastavno osoblje, a za direktora je postavljen Marijan Plečko, dosadašnji pravni savjetnik u Brodogradilištu "Lošinj".

Savjet za prosvjetu NR Hrvatske dao je 22. lipnja 1960. godine suglasnost na rješenje Narodnog odbora Općine Mali Lošinj o osnutku Pomorske škole u Malom Lošinju, s nautičkim i brodostrojarskim odjelom. Da bi se stekli zakonski uvjeti za održavanje nastave bilo je potrebno isprazniti prostor bivše zgrade Nautike sa susjednom zgradom, koje je zauzeo Odgojni zavod za mušku omladinu. Ovome je omogućeno preseljenje u zgradu nekadašnje Družbine škole na Brdini br. 13, u kojoj se nalazio Pomorski muzej od 1955. godine. Za muzej se nisu odmah iznašli prostorni uvjeti, pa su eksponati dijelom vraćeni starim vlasnicima, a većim dijelom smješteni u neuvjjetni prostor općinske zgrade na tavanu. Tamo su dočekali čišćenje tavanu i odvoz na gradsku deponiju.

Pomorska škola je kasnije činila sastavni dio Srednjoškolskog centra čija se nastava od 1975. odvija u novoj zgradi na Kalvariji.

Za kraj godine 1960., u subotu 31. prosinca, održano je u vodama oko Osora prvi Novogodišnji kup gradova u podvodnom ribolovu. Nastupilo je osam podvodnih ribolovaca raspoređenih u četiri gradske ekippe. Nakon četiri sata lova, pri temperaturi zraka od 15 stupnjeva, pobjedila je momčad Rijeke koju su sačinjavali Jerko Domančić i Dubravko Balenović. Otad je Mali Lošinj postao svjetski centar u podvodnom lovu, u zimskim mjesecima posebice, što je obogatilo turističku ponudu Lošinja.

Sjećam se dočeka jedne Nove godine u hotelu "Bellevue" gdje su bili smješteni sportaši i vodstva. Bilo puno država koje su sudjelovale u natjecanju Kupa nacija, pa smo naprije proslavili bugarsku Novu godinu, pa našu i na kraju portugalsku, sve u razmaku dva sata. Teško će se više to ponoviti.

TERMINOLOGIJA

“Nepopravljive” pogreške

U pravilu, u svim oblicima javne komunikacije spominje se sport, pri čemu se najviše govori o nogometu i nogometarsima, koje popularno tituliramo “kockasti” i povezujemo s “kockastim” dresovima. Vjerojatno je dio ljudi svjestan da je to pogrešno, jer ne mogu to biti kocke – trodimenzionalna tijela, nego eventualno kvadrati, ali se to u praksi teško uklapa, pa tako u sportskom žargonu kvadratični postaju kockice.

Ove godine se ponajviše zbog koronavirusa pojavila i zadržala još jedna pogrešna terminologija. U mjere provjera simptoma virusa uz ostalo treba izmjeriti temperaturu. A onda, umjesto termometra, govori se toplomjer! Između termometra i toplomjera ima povezanosti, ali je razlika značajna. Toplina je energija i nju direktno ne možemo mjeriti, nego o njoj vrijednost dobivamo računskim

postupkom uz pomoć uređaja (aparata) nazvanog toplomjer ili kalorimetar. Količina toplinske energije se izražava u jedinicama energije i rada: osnovna izvedena jedinica SI je džul (oznaka J), a može se izraziti i u kalorijama (oznaka cal). Temperatura je definirana kao stupanj toplinske energije i popularno se kod nas izražava u Celzijevim stupnjevima (znak °C), a osnovna SI jedinica za termodinamičku temperaturu je kelvin (znak K). Potrebno je napomenuti da se u nekim državama temperatura izražava Fahrenheitovim stupnjevima (znak °F), te Reamurovim stupnjevima (znak °R).

Eto, nije ispravno govoriti da temperaturu mjerimo toplomjerom (ispravno je termometrom), ali pak većina to radi i ostaje otvoreno pitanje do kada će to trebati ispravljati.

Josip LULIĆ

Novi izgled web-stranica Kluba

Klub pomoraca Lošinj redizajnirao je internetske stranice. Kao što ste mogli vidjeti na prethodnim stranicama ovog broja “Pomorca”, do opširnijih verzija pojedinih članaka možete doći skeniranjem QR-koda koji vode na web-stranice.

Osim svih aktualnosti iz rada Kluba, na stranicama je također moguće preuzeti priступnicu za članstvo u Klubu.



Novi izgled stranice potpisuje Ivan Bižaca, član Upravnog odbora Kluba pomoraca Lošinj.

B. P.

DOGODILO SE...

Dilema

Over-osamdesetogodišnjak, bivši pomorac, u kratkim hlačama, japan-kama i T-shirtu pita prijatelja:

- Čo, sam seksi?
- Ma, znaš, nisi baš...
- A zač me onda komarice napadaju?

Biseri za antologiju...

I.

Glas mobitela s barke na moru:

- Šjor Fazlić, na ploči mi se upalila ona veća crvena lampica. Što je to?
- Koliki vam je tlak ulja u motoru?
- A, di ču to vidi?
- Pogledajte na manometar, pa mi javite.

Nakon nekog vremena:

- Na crti je.
- A brojčano? Imate brojeve.
- Na crti je.
- A brojčano? Imate brojeve, ponavljam.
- A, ne vidim. Blizu sam veza, pa ćemo sutra.
- OK.

II.

U jednoj otočkoj trgovini:

- Evo, ja vama 4 kune dam, a Vi meni 10 u komadu.
- A ne, ne jer onda moram mislit.

E. FAZLIĆ



Jubileji pomorskog školstva na Lošinju

Mali Lošinj obilježava tri velika jubileja, događaja koji su se odrazili na razvoj otoka, redom: 240. obljetnica pomorskog školstva na otoku Lošinju, čime se lošinjska škola svrstava među najstarije obrazovne ustanove tog tipa na Jadranu, 165. obljetnica utemeljenja lošinjske državne pomorske škole i 60. obljetnica ponovnog otvaranja Pomorske škole.

Fotografije prikazuju današnju zgradu Srednje škole otvorenu 1975. g.; Srednju pomorsku školu u gradskoj luci otvorenu 1879. g., zgradu pomorske škole na Brdini otvorenu 1826. g., nakon što je zgrada na Kaštelu ("Seminario") u kojoj je djelovala pomorska škola izgorjela 1813. i svečanost ponovnog otvaranja srednje Pomorske škole 1960. g.

