



POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOŠINJ

GODINA VII BROJ 7

Mali Lošinj

prosinac 2021.

PRVI PUT SKRAĆEN BROD U DOKU



STRANICE 6.-7.

30 GODINA OD VELIKIH ISKUŠENJA ZA POSADU "MARINE"

STRANICE 12.-13.

PLAVA
VRPČA
LOŠINJANU

STRANICA 4.



SVE VIŠE
KONTEJNERA
U MORU

STRANICE 16.-18.



Europska unija



Operativni program
ZA POMORSTVO
I RIBARSTVO





Europska unija



Operativni program
**ZA POMORSTVO
I RIBARSTVO**



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



Knjigovodstveni servis

NIA d.o.o.
Mali Lošinj



MAJICE S PORTRETIMA VELIKANA LOŠINJSKE POMORSKE POVIJESTI

POTRAŽITE IH U PROSTORIJI
KLUBA POMORACA,
MALI LOŠINJ, BOČAC 2



Pomorski kapetan Lošinja
ANTONIO GIACOMO BUSSANICH



Pomorski kapetan Lošinja
GIOVANNI NICOLO VESPICA



POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:

Klub pomoraca Lošinj
Bočac 2
51550 Mali Lošinj

Glavni urednik:
Mihael DESANTI

Urednik:
Bojan PURIĆ

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

Grafička priprema i lektura:
Bojan PURIĆ

Autor fotografije na 2. stranici:
Filip BOHAČEK

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

Tisak:
Promo art
Petra Preradovića 27,
35400 Nova Gradiška

List izlazi godišnje

IBAN:
HR3223400091110463898

ISSN:
1849-899X

UVODNIK

Ne 'hoćemo' ili 'nećemo', nego 'kako ćemo'

Koliko god ne željeli spominjati (dovoljno su ljudi opterećeni svakodnevnim napisima), SARS-CoV-2 je termin koji se najčešće spominje u svim aspektima života u 2021. godini i najviše utječe na rad i život svih profesija. Egzistencija pomorca i ribara svodi se na dane u godini: koliko će dana raditi, koliko neće, jer dane koje ne odrade neće nitko platiti niti subvencionirati. Uostalom, najbitnije je koliko će dana provesti s obitelji, jer inače - čemu sve to?! Tako se i rad udruga ograničio na moguće aktivnosti u zadanim epidemiološkim okvirima. Danas su te aktivnosti kod nekih minimalne, kod drugih potpuno ništa, pa opet ima i onih koji guraju full ahead - svom snagom naprijed.

Svi mi na kraju godine preispitujemo, zbrajamo, analiziramo koliko nam je bilo uspješnih ili neuspješnih proteklih 365 dana, što mijenjati, što odbaciti... Svakoga veseli kada shvati da je, usprkos teškoćama, sve odrađeno u pomorskom stilu: ne hoćemo ili nećemo, nego kako ćemo.

Tako je na početku godine Klub uspješno odradio tisak, promociju i distribuciju šestog broja "Pomorac". Odrađena je redovna izborna skupština kluba u ožujku, gdje nije bilo promjena, osim što je na skupštini prihvaćeno da Klub pomoraca uđe u članstvo LAGUR-a Vela vrata i time se pokuša aktivnije uključiti u događanja - što je vidljivo sudjelovanjem kluba na skupštinama LAGUR-a i ustupanjem klupskih prostorija prezentaciji FLAG-natječaja.

Tijekom ljetnih mjeseci u sklopu manifestacije "Lošinjskim jedrima oko svijeta" klub je organizirao devetu tradicionalnu veslačku regatu pasara, s angažmanom Lošinjskih mažoretkinja i Puhačkog orkestra; radionice mornarskih vještina u režiji Ivana Bižace; predavanje dr.sc. Željka Bartulovića na temu Cresko-osorskog srednjovjekovnog statuta i predavanje dr.sc. Julijana Sokolića o poznatim kapetanima i admiralima iz bogate lošinjske pomorske povijesti. Sve je započelo sudjelovanjem na prezentaciji Turističke zajednice i Grada Malog Lošinja naziva "aMORE" na botelu "Marina" u Rijeci.

Svako predavanje iznjedrilo je inicijativu za daljnjim radom i razvojem priče. Kod teme Cresko-osorskog statuta, osim Kluba pomoraca Lošinj, uključili su se gradovi Cres i Mali Lošinj, njihovi muzeji i turističke zajednice, Sveučilište u Rijeci i Pravni fakultet u Rijeci te je već organizirano predavanje na tu temu u palači "Moise" u Cresu. Planiran je i znanstveni skup u 2022. g., s nakanom tiskanja publikacije, kao prve takve.

Predavanje dr.sc. Julijana Sokolića nastavak je napora Kluba da promovira lošinjsku pomorsku baštinu, već višegodišnjim trudom da se uspostavi Aleja kapetana na Rivi lošinjskih kapetana, što je i predviđeno samim projektom rive. Vjerujemo da će projekt zaživjeti u 2022. godini, a Klub je u svrhu promocije tiskao majice s likovima 26 poznatih kapetana i internetskom poveznicom na njihove životopise. Na predavanju je naglašena namjera za izdavanjem knjige pod nazivom "Zlatna knjiga lošinjskog pomorstva", koja bi zaokružila cijelu priču i doprinijela boljem poznavanju povijesti te boljeg etabliranja otoka Lošinja na povijesnoj pomorskoj karti Hrvatske, i Europe uostalom.

Povodom blagdana svetog Nikole, organiziran je prigodni domjenak u prostorijama vile "Perla", što je samo nastavak već tradicionalnih aktivnosti na kraju godine, kao i tiskanje lista i kalendara te njihova podjela.

Vjerujem da su nabrojane aktivnosti Kluba nadmašile očekivanja, a dokaz su elana i predanog rada svih članova. Više o tome pročitajte u samom listu, koji je isto tako rezultat dobre volje i truda svih sudionika. Sretan vam Božić i nova, 2022. godina!

Mihael DESANTI

DAMIR MRŠIĆ, UPRAVITELJ STROJA NA BRODU "GLORY TELLUS", DOBIO PRIZNANJE ZA SPAŠAVANJE RIBARA

Plava vrpca ponovo jednom lošinjskom pomorcu

"Plava vrpca Vjesnika", renomirana nagrada za pothvate spašavanja ljudi i imovine na moru, ponovo će u ruke jednog lošinjskog pomorca, Damira Mršića, upravitelja stroja na brodu "Glory Tellus", cementašu kompanije "OSM Maritime Group" koji plovi pod liberijskom zastavom. On i kapetan broda, Davor Perušina iz Slanog, nagrađeni su za spašavanje trojice ribara blizu brazilske obale u veljači godine na izmaku.

Spašavanje je trajalo 25 minuta

Posada broda je 21. veljače ploveći ne daleko od brazilske obale, isplovivši iz luke Barra dos Coqueiros u saveznoj državi Sergipe, blizu luke Natal (savezna država Rio Grande do Norte), u akvatoriju uz područje gdje je južnoamerički kontinent najistureniji u Atlantski ocean, uočila na morskoj površini tri osobe s plutajućim prslucima i razne plutajuće objekte. Na brodu je izdan znak za uzbunu - "čovjek u moru" i cijela je posada bila brzo mobilizirana. Kapetan Perušina okrenuo je brod ulijevo i približio ga unesrećenicima, te je odmah krenula akcija spašavanja. Sve se to događalo pri valovima visine od po dva-tri metra i uz jaku morsku struju. Prvog ribara na palubu je izvukao Damir Mršić, nakon petnaest minuta spašen je drugi, a nakon sljedećih deset minuta i treći ribar. Bila je to ujedno i cijela posada ribarskog broda. Pružena im je prva pomoć i, iako pothlađeni, u relativno dobrom zdravstvenom stanju sutradan su došli su na kopno, u luci Fortaleza, u saveznoj državi Ceará. U

međuvremenu se iz razgovora s ribarima pokazalo da je njihov brod "Barbosa Filho" potopljen oko četiri sata ujutro, što znači da su u moru proveli oko sedam sati. Sreća u nesreći je u tome što veljača u tom dijelu svijeta pripada (naj)toplijem dijelu godine.

Nakon što je posada izvijestila o uspješnom završetku spasičake akcije i zbrinula trojicu ribara, nastavila je dalje svojim pravcem, ušavši u ušće Amazone i rijekom uzvodno prema odredištu Manausu.

Kako je "Glory Tellus" prosinac proveo u portugalskoj luci Setúbalu, i Mršić i Perušina su u vrijeme dodjele "Plave vrpce" bili ondje, dočekavši vijest o nagradi na svom radnom mjestu, daleko od blještavila opatijskog hotela "Royal". Ipak, sudeći po fotografijama koje su poslali iz Portugala, proslavili su važan trenutak u karijeri uz dobru riblju večeru.

Lošinjsani su u više navrata dobili "Plavu vrpca"

Ovo je još jedna od stavaka u sada već poduljem popisu lošinjskih dobitnika "Plave vrpce", bilo pojedinačno, bilo u momčadskoj kategoriji. Godine 1977. je za spašavanje posade pomoćnog broda Jugoslavenske ratne mornarice u orkanskom nevremenu nagrađena posada m/b "Osor", a 1991. je posada trajekta "Marina", broda "Lošinjske plovidbe" tada u "Jadrolinijom" najmu, pod zapovjedništvom Roberta Marušića, bila jedna od 36 posada koje su kao cjelina nagrađene za hrabrost i požrtvornost u prijevozu prognanika, ranjenika i humanitarne pomoći duž hrvatske obale Jadrana. Godine 1994.

"Plavu vrpca" dobili su djelatnici lošinjske ispostave Lučke kapetanije, na čelu sa Zoranom Tomićem, za višestruko pružanje pomoći na moru.

Pet godina kasnije, priznanje "zeleni plamenac" dobile su Nena Nosalj-Peršić i Sandra Pribanić, voditeljice programa "Jadranski projekt dupin". Godine 2001. trajekt "Marina" nagrađen je i zasebno, i to za spašavanje jedrenjaka "Pogled"



Damir Mršić i Davor Perušina

blizu otoka Unija, a pojedinačno priznanje tada je dobio Vjekoslav Stupčić za spašavanje devetoro ljudi sa zapaljane jahte "Primorka" blizu Malog Lošinja. Za spašavanje troje francuskih kanuista, 2008. godine nagrađen je Richard Kostić, a 2011. godine je za spašavanje broda prilikom potresa i cunamija u Japanu nagrađena posada broda "Emu Arrow" u kojoj su bili kapetan Nedjeljko Škapul i Nedjeljko Dlačić. Godine 2013. je posebno priznanje, za spašavanje šestoročlane posade drvenog kutera kojega je bura razbila o obalu otoka Cresa, dobio Stanko Kovačević iz tvrtke "Sea Help". Kako se u arhivi dobitnika u momčadskoj konkurenciji imena članova posada ne vode pojedinačno, postoji mogućnost da je još poneki pomorac s Lošinja sudjelovao u pothvatima nagrađenima "Plavom vrpcom".

Godine 1966. "Plavu vrpca Vjesnika" osmislio je književnik i novinar Ratko Zvrko, tada urednik pomorske rubrike u "Vjesniku", zagrebačkom dnevnom listu, perjanicom istoimenog izdavačkog giganta. Suočen s padom naklade i financijskim teškoćama, list je 2006. godine prestao izlaziti, a u međuvremenu se organizacije dodjele "Plave vrpce" uhvatio Sindikat pomoraca Hrvatske (SPH), koji izdaje svoj časopis "Pomorski vjesnik", pa je tako donekle zadržan kontinuitet u nazivu.

B. PURIĆ



Prekogranična suradnja

Klub pomoraca Lošinj, koji je proslavio svoju prvu 10. godišnjicu postojanja, postaje sve poznatiji zbog svojih aktivnosti, a naročito zbog nastojanja da se na dostojanstven način obilježi slavna pomorska prošlost iz doba jedrenjaka, po čemu je ovaj otok poznat u svjetskim razmjerima – svuda osim kod kuće. Naši napori prepoznati su i u srodnim udrugama, za sada u Sloveniji i pogotovo Italiji.

Slijedom toga, polovicom rujna u Mali Lošinj došao je kap. Giovanni Lettich, porijeklom otočan, koji je od rođenja u Italiji. U ugodnom razgovoru upoznat je s radom Kluba pomoraca i posjetio je pri tom naš klub i upoznao se s nekim članovima, te je predložio da se Klub pomoraca pridruži savez udruga kapetana iz Italije, čiji je predsjednik. Nekoliko riječi o Lettichu: rođen je 1952. godine u Genovi, tamo je završio i Pomorsku školu te plovio od 1971. do 1985. na putničkim brodovima pod talijanskom zastavom, došavši do čina zapovjednika. Te se godine iskrcao i prihvatio dužnost pilota u luci Genova. Godine 2007. postao je glavni pilot i bio u tom svojstvu do umirovljenja, 2017. godine.

Kap. Lettich je predsjednik Nacionalnog saveza talijanskih udruga kapetana od osnutka te organizacije, 2011. godine. Tu su okupljene sve udruge kapetana Italije (najveća je u Trstu) i glavna zadaća je zaštita kapetana u nesretnim slučajevima koji na brodu mogu nastupiti, a zbog kojih zapovjednik po funkciji snosi odgovornost. Takvi slučajevi, koji sa sobom nose iskrcaj i suspenziju zapovjednika, kao i gubitak materijalnih prava, često završavaju na sudu, pri čemu asocijacija osigurava najbolju pravnu pomoć, u skladu s talijanskim zakonima. Svi troškovi članovima namiruju se preko posebnog kolektivnog ugovora o osiguranju i predstavljaju vrlo dobru zaštitu – kako krivičnu, tako i materijalnu. Takav model bio bi vrlo koristan i za naše pomorce.

U Rijeci je 17. rujna održana međunarodna konferencija CESMA-e (Confederation of European Shipmasters' Associations), na kojoj su bili prisutni članovi iz čitave Europe. Većina udruga pomorskih kapetana iz Europe članice su ove krovne organizacije, preko koje se daju prijedlozi za implementaciju novih propisa te promoviraju i štite prava pomorskih kapetana

Giovanni Lettich i Boris Rukonić



kroz međunarodno pomorsko pravo. CESMA je kao takva priznata i od IMO-a, te sudjeluje savjetnički kod izrade konvencija iz svoje domene. Kap. Lettich je po svojoj funkciji predstavnik pomorskih kapetana Italije, učlanjenih u vlastite lokalne udruge.

Naš Klub pomoraca zainteresiran je da se uspostavi suradnja sa srodnim udrugama, razmjenjujući korisne informacije o životu i radu pomoraca, kao i uživajući u svom radu širu podršku struke, čak i prekogranično. Pomorstvo je oduvijek bilo zanimanje s pravilima koja su nadilazila državne granice, a pomorci su se opravdano smatrali i svojevrsnim ambasadorima zemlje iz koje potječu.

Boris RUKONIĆ

DR. JULIJANO SOKOLIĆ PODSJETIO JE NA ISTAKNUTE LOŠINJSKE MOREPLOVCE

Ostaviti trajni spomen velikanima

U Muzeju Apoksiomena u Malom Lošinjju održano je 16. rujna predavanje "Prezentacija najpoznatijih pomorskih kapetana i admirala iz bogate lošinske povijesti", koje je održao dr. Julijano Sokolić, pripremlivši izbor od 26 zaslužnika koje je uvrstio u taj krug. Svojevrsni je to okvir nastojanju Kluba pomoraca Lošinja, koji je organizirao predavanje, da zaslužnim lošinskim moreplovcima ostavi trajni spomen u vidu ploča na kamenim ormarićima duž lošinske luke.

"Klub pomoraca iz Malog Lošinja osjeća se pozvan da pokrene ponovno inicijativu i pozove sve one, kojima je na srcu povijest i baština lošinskog otoka, da prihvate ovaj projekt kao svoj kako bi sebi i svijetu dokazali svu vještinu i hrabrost naših predaka kojima su pokazali da se mogu ravnopravno nositi sa svim pomorcima svijeta. Izbor je sačinjen prema razini pomorskog podviga, zasluga i doprinosa otočnoj pomorskoj povijesti te poznatoj dokumentaciji, s obzirom

na to da će za izložbu umjetnik trebati oživotiti lik zaslužnika. Uzete su u obzir samo osobe koje su se profilirale kako uspješni pomorski kapetani, zapovjednici brodova i admirali. U ovom kratkom priopćenju ćemo se osvrnuti i na one osobe koje su gradile lošinske brodove, održavali stoljetno pomorsko školstvo ili su se istaknuli na neki drugi način, čineći cjelovitu sliku lošinske povijesne prošlosti", istaknuo je Sokolić, dodajući: "Može se zaključiti s time da treba stalno i zauvijek znati što je Lošinj bio u pomorstvu, brodarstvu i brodogradnji, pomorskom školstvu i sportskom veslanju i jedrenju, da se pamti i promiče priča o otoku Lošinjju kao jedinstvenom jadranskom primjeru upornosti, hrabrosti i umijeću kroz ovakva priopćenja, ali još mnogo više kroz spomen obilježja, trajne povijesne zbirke, knjige i manifestacije kao što je i 'Lošinskim jedrima oko svijeta'. I ovo predavanje može biti osnovicom za jednu

novu knjigu, nazovimo je 'Zlatna knjiga lošinskog pomorstva', koja bi sadržavala najvažnije podatke iz lošinske pomorske povijesti, ne samo o nautičarima, već i o pomorskim strojarima, brodograditeljima, čuvenim pomorskim ustanovama i brodovima, o nastavnicima lošinske Nautike, o vjerskim zadužbinama i svetištima... Samo tako će se iznova razvijati ideje i stvarati inicijative novih stranica pomorskih djelatnosti koji će širiti ime Lošinja svim svjetskim morima, a ovdje stvarati buduće poslovne blagodati."

B. P.



U LOŠINJSKOM BRODOGRADILIŠTU

Prvi put skraćen brod u doku

Zanimljiv je posao za radnicima brodogradilišta u Malom Lošinj - prenamjene su radili mnogo puta, no koliko im je poznato još nikada dosad nisu radili skraćivanje broda samo u doku, iako je bilo proširivanja brodova uz pomoć navoza, već davno van uporabe. Skraćivanje je obavljeno od svibnja do rujna, kada su u škveru dali nov izgled brodu "Fiume" (ranije "Gin"), izgrađenom daleke 1966. godine.

"Brod je bio vezan u Brodogradilištu od 2016. godine. Sadašnji brodovlasnik je imao ideju pronaći brod sličnih gabarita za posao koji mu treba. Kako ga nije mogao naći, pitao je nas i mi smo rekli da postoji takav brod u škveru. Međusobno smo spojili starog i novog brodovlasnika iz čega se rodila kupoprodaja broda te nastala ova uspješna priča. Brodar P.B.S. iz Rijeke odlučio je skratiti brod za približno četiri metra, s ranija 62 metra duljine preko svega na sadašnjih 58,1 m i to zbog smanjenja tonaže i troškova eksploatacije, a sve prema propisima klasifikacijskog društva. Prijašnja namjena broda bila je prijevoz naftnih prerađevina, a novi brodovlasnik je imao potrebu za brodom za prijevoz rasutog cementa, tzv. 'cementašem', pa je zbog različite tehnologije ukrcaja/iskrcaja tereta učinjena kompletna prenamjena broda. Ovakav tip rekonstrukcije zahtijevao je usklađeni timski rad brodar te djelatnika i rukovodećih službi Brodogradilišta. Usprkos velikom riziku, kao i zahtjevima ova-

kve rekonstrukcije te zadanim rokovima, Brodogradilište se još jednom uspješno dokazalo kao pouzdan partner", rekao je Antony Saganić, direktor "Lošinjske plovidbe – Brodogradilišta".

Najviše je odjednom na brodu radilo šezdesetak radnika, a uglavnom prosječno tridesetak istovremeno, i to brodomontera, zavarivača, cijevara, bravara, radnika na antikorozivnoj zaštiti, mornara, stolara, mehaničara, električara te radnika na uređenju interijera. Radili su zaposlenici brodogradilišta i radnici kooperanata škvera, a prvi put je brodogradilište koristilo i uvozu radnu snagu, za zavarivačke i brodomonterske radove.

"Prilikom razrade projekta skraćivanja broda, išli smo u dva smjera. Naizgled jednostavnija, ali rizičnija ideja, bila je da se ukloni planirana sekcija i zatim kontrolirano spusti dok, kako bi pramčana sekcija zaplutala. Potom bi uslijedilo privlačenje pramčane sekcije mase cca. 150 tona prema krmenoj sekciji trupa. Kontroliranim debalastiranjem doka, obje sekcije bi bile na poziciji i moglo bi se pristupiti spajanju i zavarivanju spoja. Kompleksnija i dugotrajnija ideja bila je da se napravi pet komada 'vozića' - kotača na tračnicama - koji bi bili postavljeni na pripremljenu stazu u CL-u na potkladama ('karegama') doka i po njima bi se privukle dvije sekcije. Kako bi se osiguralo da ne dođe do prevrtanja pramčane sekcije, predloženo je da se još

dotatno bočno postave četiri komada 'vozića', koja je škver sačuvao, a nekada su bili dio tračnog sustava vojarne na Velopinu. Odlučeno je da se ide s drugom opcijom u realizaciju projekta, a prva ideja je ostala u rezervi kao plan B. Uslijedilo je dokovanje, rezanje, priljubljivanje dva dijela i na kraju uspješno spajanje zavarivanjem, kada su uslijedili i ostali radovi u doku.

Unutrašnjost trupa, koja je bila 'single hull', tj. brod s jednom oplatom, sada je napravljena tako da ima dvodno. Također, jedan tank balasta na pramcu je prenamijenjen u skladište tereta, jer su proračuni dokazali da brod ima dovoljno stabilneta i čvrstoće. Izrađen je novi pokrov dna, tzv. piramide (piramidalan pokrov), jer se cement prilikom upuhivanja zraka u skladišta tereta ponaša kao fluid, pa se može iskrcevati. Rekonstrukcija je uključivala, osim 'piramida', ugradnju centralnog tunela s pužnim vijkom, za horizontalni transfer tereta, kao i poprečnog tunela za transfer cementa do novougrađene pumpe stanice za iskrcaj tereta. Ugrađen je kompletno novi sustav za upuhivanje zraka u skladištima tereta, također sa svojim zasebnim kompresorom. Prostor dvodna je prenamijenjen u balastne tankove ili suhe prostore te je bilo potrebno ugraditi sustave cjevovoda za iste, izraditi novu balastnu stanicu itd. Neke komponente sustava za iskrcaj cementa nabavio je brodar te su one ugrađene na brodu. Osim toga, u suradnji s brodarom izvršeno je uređenje interijera i ostalih sustava na brodu - elektrosustava, sustava navigacijskih uređaja, razna uređenja ostalih strojnih uređaja i slično", rekao je Petar Nikolić, rukovoditelj proizvodnje.

Promjenom podvodnog oblika broda došlo je i do promjene stabilneta, pa je napravljen pokus nagiba i oznake teretne vodene linije dobile su novu poziciju na trupu. Posao je odrađen pod kontrolom inspektora talijanskog klasifikacijskog društva RINA, također Lošinjana, koji je izdao važeće klasifikacijske certifikate, te predstavnika odabrane zastave broda i lučkih vlasti luke upisa broda.

B. PURIĆ



U lošinjskom škveru - po završetku radova



U 2021. GODINI PREMINUO JE ISTAKNUTI LOŠINJSKI KAPETAN

In memoriam: Adolf Andrič

Istaknuti lošinjski pomorac Adolf Andrič preminuo je 2. ožujka ove godine. Rodom Slovenac, rođen u Slovenj Gradcu u Štajerskoj, 4. veljače 1942. godine, u rodnom kraju završio je osnovnu školu, u Mariboru je završio srednju automehaničarsku školu, no privučen morem, brodovima i plovidbom odlučio je krenuti tim putem, upisavši Srednju pomorsku školu u Piranu, gdje je završio prva dva razreda nautičkog smjera, a potom prešao u Mali Lošinj i u ovdajšnjoj školi završio treći i četvrti razred, maturiravši 1965. godine. Dvije godine kasnije položio je stručni ispit za poručnika trgovačke mornarice, a 1970. godine je završio Višu pomorsku školu u Piranu, postavši inženjer pomorskog prometa. Godinu kasnije je u Rijeci položio ispit za kapetana duge plovidbe. Mali Lošinj trajno mu je ostao dom; ovdje je zasnovao



obitelj.

U Andričevoj pomorskoj knjižici prvi podatak upisan je 1962., kada se u Puli ukrcao na m/b "Umag" kao vježbenik palube, a kadeturu je od 1965. do 1967. obavio na motornom tankeru "Rudo", potom i na m/b "Kumrovec", "Nikola Tesla", "Pobjeda", "Ivan Mažuranić" i "Krak". Sljedeće dvije godine plovio je na teretnim brodovima "Sloboda" i "Slovenija" kao treći časnik palube, a od 1967. do 1969. kao prvi časnik palube na motornoj jahti "Norma" te putničkim brodovima "Teuta" i "Vladimir Nazor" i kao zapovjednik putničkog broda "Mannon".

Kao časnik palube, u dva je navrata tijekom prve polovice sedamdesetih godi-

na plovio na preokooceanskim brodovima švicarske kompanije "Suisse Atlantique", s tim da je u međuvremenu bio i prvi časnik na tek pristigloj "Marini".

Najdulje je plovio na brodovima "Lošinjske plovidbe", povremeno i "Creske plovidbe". Na "Marini" je plovio u više navrata u rasponu duljem od tri desetljeća, s tim da je zapovjednik bio 1983., 1992. i 1995. godine. Samo neki od brodova na kojima je plovio su i "Bug", "Orlec", "Ustrine", "Lovran", "Ani", "Cres", "Nerezine", "Srakane", "Čikat"..., a kao zapovjednik "Cernika" 1991. godine je organizirao da posada novčano pomogne obrani Hrvatske. Posljednjih podatak u matrikuli odnosi se na rad na brodu "Slavutich-1", koncem 2003. godine. Kraće vrijeme radio je i na kopnu, u brodogradilištu "Lošinjske plovidbe" u Malom Lošinj, a povremeno je predavao strukovne predmete u Srednjoj školi Ambroza Haračića u Malom Lošinj. Uključio se u Klub pomoraca Lošinja ubrzo po njegovom osnivanju.

Uvažavanog u životnoj sredini koju je odabrao, oni koji su s njim dijelili svakodnevicu Andriča opisuju kao čovjeka ugodnog za razgovor i velike stručnosti.

B. P.

PREDAVANJA DR. ŽELJKA BARTULOVIĆA

Stari statuti i danas plijene pozornost

U drugoj polovici godine dva predavanja na cresko-lošinjskom otočju održao je dr. Željko Bartulović, profesor s Pravnog fakulteta u Rijeci. U Malom Lošinj je 10. rujna, u zgradi Muzeja Apoksiomena, Bartulović održao predavanje "Pomorsko pravo u hrvatskim srednjovjekovnim statutima". Uklopljen u program festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta", događaj je organizirao Klub pomoraca Lošinja, a prisustvovalo je petnaestak posjetitelja.

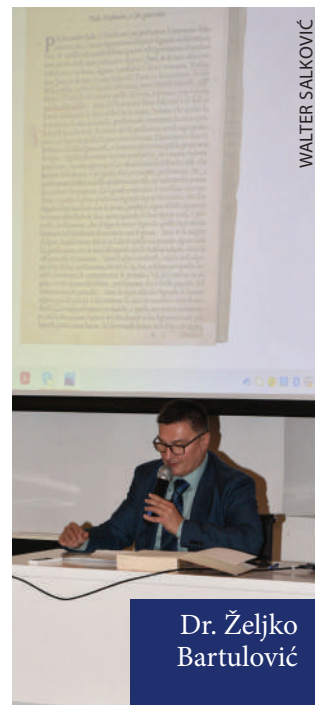
Povodom 580. obljetnice tog povijesnog dokumenta, u Cresu je 10. prosinca održano predavanje o Cresko-osorskom statutu iz 1441. godine. Bartulović je gostovao u glavnoj dvorani palače "Moise", a bio je to uvod u višednevni međunarodni znanstveni skup koji je u planu za svibanj

2022. godine. Skup pripremaju Sveučilište u Rijeci s Pravnim fakultetom, Creski muzej, Lošinjski muzej i Klub pomoraca Lošinja, a "u igri" je i sudjelovanje Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.

Publici u Cresu Bartulović je predstavio sadržaj sve četiri knjige, s ukupno 293 članka, koliko ih čini statut iz XV. stoljeća. Između ostaloga, predavač je istaknuo da je Cresko-osorski statut sadržavao odredbe o pravu na odvjetnika u postupcima pred sudom, zaštitu imovine žena, čišćenju javnih puteva, ograničenje broja mandata u javnim službama i drugo. Cresko-osorski statut smatra biserom pravne, pa i šire baštine. Uoči predavanja je održana i konferencija za novinare, na kojoj je uz Bartulovića govorila i prof. Marijana Dlačić, istaknuvši da

je Cresko-osorski statut tiskan 1640. godine u Veneciji, da su u povjerenstvu koje je pripremiло tekst statuta bili podjednako zastupljeni i plemići i pučani, i to iz sve četiri tadašnje četiri komune (općine) - Osora, Cres, Belog i Lubenica.

B. P.



WALTER SALKOVIĆ

Dr. Željko Bartulović

SJEĆANJA JOSIPA ANELIĆA (3)

Prvi brod i prva nevera

Josip Anelić, rođen u Gradiški, zaselku nedaleko Ustrina, 18. ožujka 1913. Počasni član Kluba pomoraca Lošinj. Preminuo u 107. godini života. Zapisana su njegova sjećanja u 106. godini života, koja objavljujemo iz broja u broj našeg lista...

Finila je skula i tukalo je počēt delat. A šta? Vavek san gleda na more i brodi, ali od toga ni bilo kruha. Sa drugima sen skupljal buhač, magriž, kuš i javoriku pa smo to nosili Linardiću u Martinšćicu u njegovu destileriju. Od svuda su nas tirali, jer ča će ostati ovcami. Najgori je bio onaj bogatun Bajčić. Pola tunere doli u portu bilo je njegovo, a imal je i puno zemlje. Sila je ljudi delalo za njega. Sikli su drva pa to krcali na brodi za Veneciju.

Bilo mi je dosta tog štrapaca, pa lipo jedan dan, put pod noge i u Nerezine. Govorilo se da su Nerezine va to vrime imele oko 40 brodi. Va portu je bil brod "Neresinotto". Bil je to novi brod, tipa loger sa dva jarbola i flokom, bez motora. Za partencu im je još falio kuhar. Zeli su me, a nisu me pitali jel znan ča skuhat. Na brodu je bilo

pet mornari. Kapitan je bil Rajčević, rojen u Platu, a bival je u Nerezinah. Parvi vijaj je bila muka s fogglerom i kuhanjem, a odmah sen počel pomagat u drugim poslima na brodu, kad nis kupal. Drugi vijaj je došal na brod novi kuhar, Maršanić z Osora, a mene su stavili za mornara. Šli smo krcati u uvalu Meli, šoto Plata. Drva su bila od Bajčića. Porat je otvoren prema jugu i levantu, pa kad jače zapuše, ne more se stat na sidru. Tako je baš bilo i ovaj put. Imali smo dva sidra u moru. Vetra sve više, brod se hita, a onda pukne jedna kadena. Počeli smo padati prema kraju. Kapitan je šal va kaić, pa na kraj. Ni ga bilo nazad, ali je našal u Malom Lošinj u jednog tunolovca ki je sad bil tu. Imal je motor od petsto konji. Dal je na brod tri konopa i počel vuć. Ni išlo nikako. Kapitan sa tunolovca je rekal: "Proviamo ancora una volta e se va va, e se no, andiamo via". Spomenul san se da na brodu imamo još jednu debelu cim. Hitili smo ju na tunolovac, a on nami dva konopa ke smo vezali za bitve i jarbol. Počeli smo se pomalo pomicati van vale pa na kraju partili. Tunolovac nas je potegnul va poja-



du u Kolonat, jedna vala na Punta Križi. Pustil nas je, a mi smo usidrili i tu čekali da vetar pade. Tu se je i kapitan ternal na brod. Ponovo u valu Meli na ukrcaj drv, pa u Mali Lošinj. Bilo je tu još i drugih brodi, ki su" čekali bolje vrime, a onda skupa kako ki za Veneciju ili Chioggiju.

Morski

Instrumenti našeg školskog muzeja na izložbi u Kopru

U Kopru (Slovenija) je 18. kolovoza otvorena izložba "Quadri della natura" (Slike prirode) koju su priredili Ginnasio Gian Rinaldo Carli i Pokrajinski muzej iz Kopra uz sudjelovanje naše škole, koja je za ovu priliku organizatorima posudila nekoliko instrumenata iz školskog muzeja.

Na otvaranju izložbe su bile nazočne predstavnice naše škole, profesorice Saša Jerala, Daniela Mužić, Barbara Šurlina Bilić i Aldina Burić, koja je na samom otvaranju pozdravila nazočne u ime svih djeelatnika i učenika škole te posebno u ime ravnateljice Jelene Bralić. Suradnja naših škola započela je gotovo slučajno, kada je Milan Nemling, profesor iz Graza posjetio naš školski muzej i predložio zajedničku suradnju više škola u kojima djeluju školski muzeji kroz projekt "Erasmus". Iako projekt zbog situacije s COVID-om nije još

ostvaren, tijekom naše komunikacije s tim školama shvatili smo da i bez "Erasmusa" možemo uspostaviti suradnju sa školom iz Kopra. Vjerujemo da je ova izložba tek prva u nizu zajedničkih aktivnosti.

Osim instrumenata i panoa, školu su predstavljale i publikacije o Ambrozu Haračiću te grančica alepskog bora i nekoliko primjeraka našeg autohtonog divljeg lučca. Može se primijetiti da je sve, što je predstavljalo našu školu, bilo povezano s Haračićem

te je nit vodilja bila činjenica da je naša škola posebna i raznolika, baš kao što je bilo znanje i interesi profesora po kojem nosi ime.

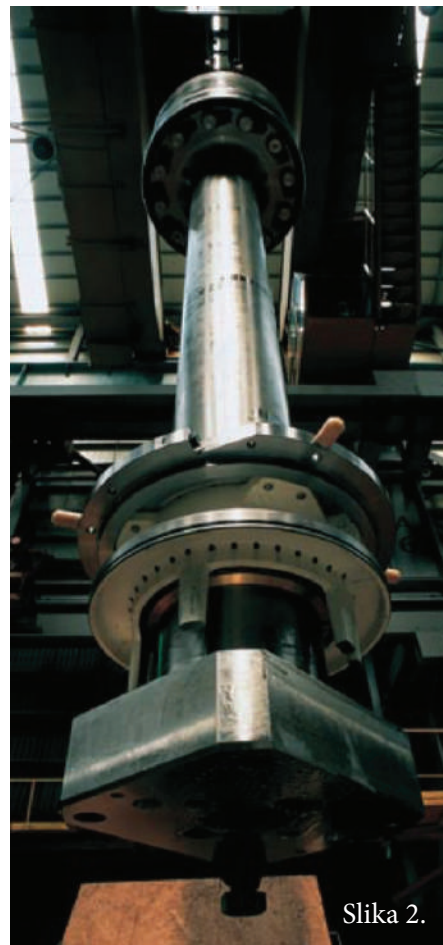
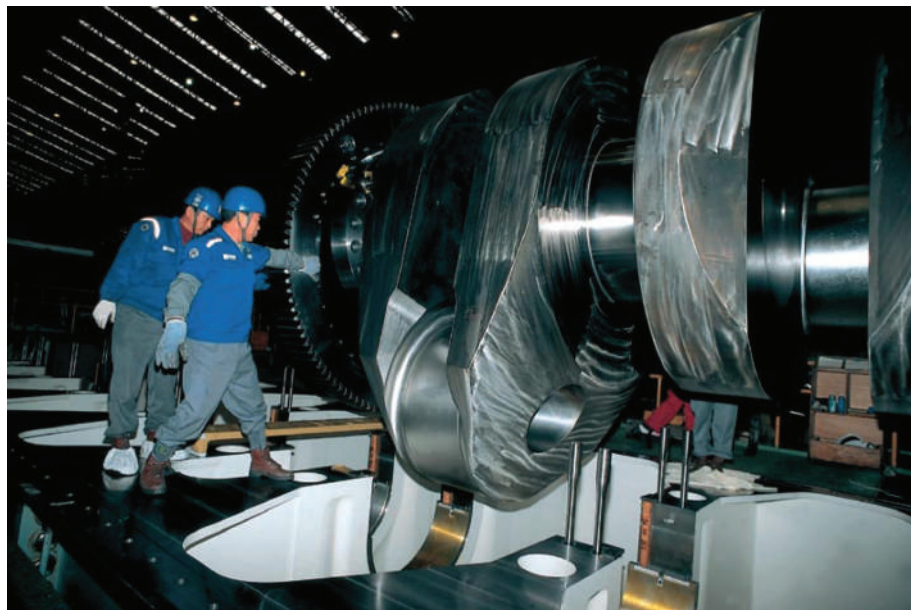
Glavna organizatorica u ime Ginnasia Gian Rinaldo Carli bila je profesorica Loredana Sabaz s bivšom učenicom prof. Nikom Erjavec, a u ime Pokrajinskog muzeja Marco Bonin. Tekst za pano o našoj školi pripremile su profesorice Aldina Burić i Lidija Kosmos.

Aldina BURIĆ



ZA POGON NAJVEĆIH KONTEJNERSKIH BRODOVA

Najsnažniji motor na svijetu



Slika 2.

Prilog "Pomorcu", i tebi čitatelju, o naj-snažnijem brodskom motoru na svijetu kasni, iz objektivnih razloga, evo već treću godinu. Nadam se, unatoč tomu, da će ipak, za nekoga od nas, biti novost. Naime,

dobrotom mog dragog prijatelja Lionela Anelića, koji je i bio upravitelj stroja na brodu s ovakvim tipom motora, upoznao sam i ja ovo grandiozno djelo uma i rada Čovjeka. Zamišljam koliko tehničkih za-

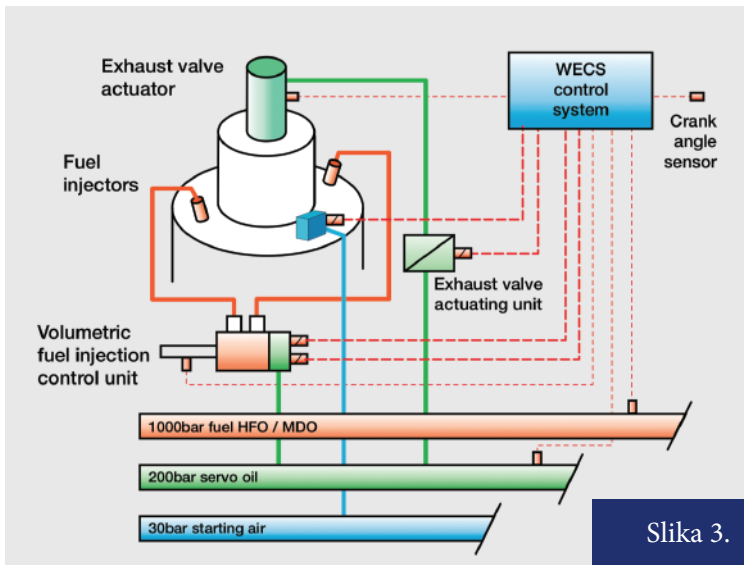
Slika 1.
Vidite li dva Korejca na prvom gradelaju?



WÄRTSILÄ **RT-flex**

14RT-flex
108,920 bhp / 102 rpm

Cylinder bore 960 mm
Piston stroke 2500 mm
Speed 92 - 102 rpm
Mean effective pressure at R1 18.6 bar
Piston speed 8.5 m/s



Slika 3.



htjeva i problema je trebalo riješiti da bi se ovakav motor realizirao i bio, iznad svega, pouzdan u eksploataciji. Navest ću samo primjer tolerance između koljena i osnaka (koljenasto vratilo napravljeno je od više dijelova), temeljnog ležaja prvog cilindra, da bi se prenio torzioni moment iz proizvedene snage (sl.2)

Motor je predstavljen 2005. godine, a namjera mi je, ovim kratkim osvrtom, čitatelja upoznati samo s osnovnim karakteristikama ovog motora. Motor je najsnažniji iz palete ovog tipa (RT-flex) motora, a iz TV-reportaže, ugrađuje se za pogon najvećih kontejnerskih brodova.

Neke karakteristike se vide na sl.1., a evo i neke druge:

- težina motora: 2300 tona
- visina: 11 m
- dužina: 27 m
- potrošak ulja: 0,6 g/kWh
- potrošak goriva: 171 g/kWh
- tlak izgaranja: 153 bar
- snaga po cilindru: 6030 kW ili 8200 bhp

Motor nema klasično bregasto vratilo, zupčasti prijenos, podizače i klackalice, već je čitav proces doziranja i ubrizgavanja goriva i ispuha upravljani elektronički, elektro-hidraulično i pneumatski (sl.3.).

Ovdje je ulazni element senzor kuta koljenastog vratila.

Motor je upravljani i kontrolirani kompjuterski u strojarnici i zapovjednom mostu, a alarmi se nalaze i u prostorijama posade. Kao i kod prethodnih tipova, ovom je motoru ekonomski stupanj djelovanja preko 0,5, što znači da se preko 50% energije goriva pretvara u mehanički rad. Motor ovog tipa (flex) daje optimalne rezultate i u emisiji štetnih plinova.

I na kraju, ovog kratkog osvrta, predlažem i molim Lionela Anelića da nam održi predavanje o ovom motoru!

E. FAZLIĆ

MLADIĆ IZ USTRINA ISTIČE SE U LOŠINJSKOJ ŠKOLI

Volim sve vezano za more

Školskim se rezultatima u pomorskim smjerovima Srednje škole Ambroza Haračića u Malom Lošinj istaknuo Jan Muškardin, učenik nautičkog smjera IV. razreda, pa je tako u studenom bio jedan od dobitnika priznanja za najbolje učenike, koje Grad Mali Lošinj tradicionalno dodjeljuje po jednom učeniku/učenici iz pojedinog od smjerova zastupljenih u školi.

Osim toga, Muškardin je i jedan od sedmorice novih ovogodišnjih stipendista Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH iz SŠ Ambroza Haračića - osim njega to su još Emanuel Skočibušić, Matej Skočibušić, David Malešević i Vinko Okmažić te brodograditelji Jan Žugić i Rudi Mazarek.

"Uvijek sam volio more, barke, ribe, sve vezano za more. Nakon osnovne škole, bilo mi je najlogičnije da nastavim s onime što volim. U bližoj obitelji nema pomoraca, ali



BOJAN PURIĆ

Jan Muškardin

ima ih u daljnjoj rodbini", kaže Jan, čiji je školski dan bitno drugačiji od onoga njegovih kolega iz razreda. Živi u Ustrinama, ustaje u šest sati, nešto prije sedam sati već se ukrcava u školski autobus, a nakon

škole, kući se vrati oko 15 sati.

Na kvalitetu školovanja su se u protekle dvije godine odrazile i mjere zbog epidemije koronavirusa. "Teško je, praktički nemoguće, raditi praksu i vježbe kada smo u online-načinu", kaže ovaj mladić, koji namjerava na Pomorski fakultet u Rijeci, a onda početi ploviti: "Kako sada razmišljam, volio bih krenuti na brod, pa onda vidjeti kako će biti. Ako bude dobro, nastavit ću, a ako vidim da to ipak nije za mene, onda bih volio raditi nešto na kopnu, ali da ipak bude vezano za more".

U međuvremenu prikuplja iskustvo na moru odlazeći za ljepšega vremena u ribolov i na lignje. S njim budu ili prijatelji ili nono i otac. Probao je, kaže, upravljati ribarskim brodom, kada je bio u lovu s očevim prijateljem.

B. PURIĆ

Državno natjecanje pomorskih nautičara



Državno natjecanje WSC održano je od 11. do 13. svibnja 2021. u Zagrebu. Organizator natjecanja bila je Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih (ASOO). Više od 300 učenika natjecalo se u 43 discipline. Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih, u kolovozu 2021. godine postala je punopravna članica "WorldSkills Europe". "WorldSkills Europe" je organizacija koja promiče izvrsnost u području razvoja vještina i kompetencija, podiže svijest o važnosti izvrsnosti i visoke kvalitete strukovnog obrazovanja i osposobljavanja.

Ovogodišnje natjecanje odvijalo se uz pridržavanje strogih epidemioloških mjera. U disciplini Pomorska nautika sudjelovala su četiri učenika iz četiri srednje škole: Srednja škola Ambroza Haračića Mali Lošinj, Pomorska škola Bakar, Pomorsko-tehnička škola Šibenik i Pomorsko-tehnička škola Dubrovnik (koja je ujedno bila i škola domaćin natjecanja). Učenik naše škole Stefano Paladin osvojio je treće mjesto u disciplini Pomorska nautika, a mentor učniku bio je nastavnik Ivan Komadina.

I. K.

PRIJE 30 GODINA POSADA "MARINE" PROŠLA JE VELIKA ISKUŠENJA

Svi smo plegli, a brod je nastavio ploviti...

Prije trideset godina, trajekt "Lošinjske plovidbe", čuvena "Marina", kojom je zapovijedao Robert Marušić iz Malog Lošinja, našao se u vrtlogu rata, napada tada već neprijateljske JNA na Hrvatsku. S vremenom odmakom od tri desetljeća, razgovaramo s Marušićem, koji se tada, u ranoj fazi karijere, kao 35-godišnjak, našao u dramatičnoj situaciji, s velikom odgovornosti u oluji neizvjesnosti.

"Sve se počelo komplicirati još kada je počeo rat u Sloveniji, pa su bile zatvorene zapadne granice Jugoslavije. Bio je veliki pritisak na Lošinj i kolone automobila vozili smo za Veneciju, pa prazni dolazili natrag. Jednom tjedno išli smo do Venecije i natrag, sve do rujna, a tada se govorilo o tome da će "Marina" biti zamijenjena i najvjerojatnije ići u rezalište. No, dali su brod u najam "Jadroliniji" i od 1. listopada smo trebali biti na liniji Dubrovnik - Korčula - Hvar - Split. Odradili smo nekoliko dana, no onda se dogodila prva blokada Jadrana od strane JNA. Nalazili smo se u Korčuli, to je trajalo nekoliko sati, pa su nam javili da možemo dalje prema Dubrovniku. Vezali smo se u Gružu, došao nam je šef agencije "Jadrolinije" i rekao da se više ne može iz Dubrovnika i da je vojska blokirala cijeli Jadran. Sjećam se toga dobro, jer sam pomislio "da si mi bar to javio 15 minuta ranije, pa bih izašao na otvoreno more". Proveli smo u Dubrovniku prvu noć, a drugo jutro gledali smo s broda kako raketiraju Srđ i u roku od par sati, Dubrovnik je ostao bez struje, vode i TV-signal. Bili smo vezani u Gružu u kantunu, na zadnjem vezu, a cijela riva bila je minirana. Na svakoj bitvi bila je po jedna eksplozivna naprava koju smo zvali "televizija", puna čavala i metalnih predmeta, da ozlijedi što više ljudi. Bojali su se da JNA ne napravi desant. Radi sigurnosti, nas desetak članova posade provodilo je noći u podrumu hotela "Petka". Tamo su bile poslagane prazne bakse vina i piva, koje smo okrenuli naopako, s broda smo



Kap. Robert Marušić

donijeli turističke ležaljke, stavili na kašeta i tamo spavali. Po cijele dane čekali smo što će se dogoditi. Kako ujutro nije bilo vode u gradu, mi s broda bismo odnosili kavu njima u agenciji. Povremeno je dolazio i brod "Slavija", kako je već vojska propuštala kroz kontrolu brodova i ljudi, izvan Dubrovnika. Dobili smo spisak s 10-15 uvjeta koje je trebalo ispunjavati. Ukrcao se tko je stigao, pa bi ih onda vraćali. Iz Mokošice je dolazio brodić, koji je na krmi imao pokrivene mrtve ljude; to smo u par navrata vidjeli", opisuje Marušić prvi susret s ratom.

U hotelu "Petka", kaže, stanovao je špijun. Viđali su ga u kratkim hlačama, s ručnikom oko vrata, da bi uskoro shvatili da jedino u toj sobi gori svjetlo kada je cijeli grad bio u mraku. "Jedno jutro smo u hotelu vidjeli strku, u sobi su mu otkrili radio-uređaje kojima je, navodno, javljao pozicije u Dubrovniku. Vidjeli smo i frku u Gružu, u jednoj kući su naši okružili neke dojavljivače pozicija, neke su ubili, neke pohvatali."

Kako u gradu nije bilo vode, kada je padala kiša, Dubrovčani su pod gurlama skupljali kišnicu. Na brodu je bilo malo vode, tek za kuhanje, a posada se za to vrijeme nije prala.

Neočekivano, brod je dobio novu ulogu, umjesto održavanja redovne putničke

linije, postao je spasilački. "Dogovorili su da idemo dalje pod zastavom Europske zajednice i prebacimo žene, djecu i ranjenike u Split. Jednog smo dana ukrkali ljude i krenuli iz Dubrovnika. Zaustavili su nas, pregledali i onda nas pustili dalje. Kada smo izašli iz Pelješčkog kanala, na radaru sam vidio da je ispred nas neki brod. Zvali smo ga, ali nije se javljao. Rekao sam 'kapu' da uspori. Shvatili smo da je to vojni brod pa smo se malo-pomalo zaustavili, tada su se oni javili i rekli smo im da imamo papire i dozvolu EZ i iz komande u Boki kotorskoj. Došao je iza nas, desetak minuta vladao je muk, vjerojatno su provjeravali to što sam im rekao i onda su nam odobrili da nastavimo put. Prošli smo dalje sve do Splitskih vrata, gdje nas je čekao patrolni brod. Zaustavili su nas, došao je oficir s dva vojnika, pregledali su brod i pustili nas za Split. Tijekom noći vezali smo se u Splitu i tu je brod promijenio zastavu u onu Sv. Vincenta i Grenadina, da se osiguramo od otmice broda. Bili smo u Splitu dva-tri dana", prepričava Marušić, uvodeći nas u najveći zaplet.

"Mislili smo da će nas, zbog situacije, vratiti u Rijeku, ali morali smo nazad. Više se nije moglo dalje bez kontrole. Poslijepodne, prije Dubrovnika, su nas zaustavili i htjeli napraviti kontrolu. Spustili smo čamac za spašavanje da odemo do njihovog broda, ali kako je pala noć, odustali su i poslali su nas u Korčulu. Vukli smo čamac sa sobom i ostavili ga u brodogradilištu u Korčuli, gdje su nam umjesto njega dali pasaru. Ujutro smo došli na kontrolnu točku i, iako smo dolje imali neke skrivene radiouređaje te jednu novinarku koja se ukrcala u Korčuli, prošli smo pregled. Negdje van Stona, dok sam bio na timunu, a upravitelj stroja Marijo Zorović kraj mene, eksplodirala je granata s lijeve strane našeg komandnog mosta, rasprsnula se i geleri su pogodili most i stranu broda. Ili je falio onaj tko je gađao ili su namjerno namjestili daljinar da nas zaplaše. Svi smo pogleli, a brod je nastavio ploviti. Srećom, nije bilo ništa."

"Došli smo u Dubrovnik i ondje na vezu čekali 'milost božju'. Ne znam kojim kanalima, organizirao nas je Crveni križ BiH, da u Split dovezemo ženu i djecu koja su izbjegla pred ratom na jugu Hercegovine. Ukrkali smo njih petstotinjak, dobili dozvolu, izašli iz Dubrovnika i odmah su nas zaustavili. Patrolni brod 'Zelengora'. Opet je bila kontrola; naš Stanko Rukonić je išao tamo, a oni kod nas. To je završilo i rekli su nam da možemo prosljediti.

Zadovoljni smo krenuli dalje, ali nakon petnaestak minuta zvala nas je 'Zelengora' i rekli su nam 'okrenite u protukurs i vozite u Boku kotorsku!' U Zeleniku, za koju dotad nisam ni čuo. Morali smo okrenuti brod, Marijo je dimio, valjda milijun puta u minuti. Otplovili smo do tamo i vezali se, na brod su došli rezervisti JNA s puškama i tu sam čuo, kada je jedan od njih preplašenom dječaku rekao: 'Šta gledaš? Sad prvi put vidiš pravog četnika!' Reagirao je tamošnji Crveni križ i donijeli su nešto kruha i mlijeka. Bili smo tamo do ponoći, kada su nas pustili. Nažalost, pokvario nam se radar, a svi svjetionici na Jadranu bili su zagašeni. Izašli smo iz Boke kotorske i znali tek općenito kuda idemo, jer je bila noć i ništa se nije vidjelo. Preko Radio Dubrovnika sam javio, da prosljede u Rijeku da je brod krenuo i da su svi u redu, a ništa drugo nisam ni smio reći. Onda se opet pojavila 'Zelengora'. Išao sam na rizik i zapovjednika pitao može li mi dati siguran kurs prema Korčuli. On mi je dao kurs do vrha Mljeta, pa da će mi se onda pokazati Korčula, ali bio sam u dilemi; što ako mi je dao krive podatke, pa se nasučemo? Čekao sam da se razdani, da bolje vidim konture obale. Zvao sam svjetionik Sv. Andrija i zamolio da mi jednom bljesnu, da znam jesam

Članak iz Novog lista 1991. godine

RATNA PRIČA BARBE ROBERTA MARUŠIĆA S TRAJEKTA »MARINA« LOŠINJSKE PLOVIDBE

DUBROVNIK »VIA ZELENIKA«

• S obronaka iznad Slanog ispaljen je hitac na naš brod. Granata je pala tik uz lijevi bok »Marine«, a dva su geleri pogodila komandni most, kaže kapetan Marušić



Stoljećima stvarana tradicija lošinjskih kapetana, dijelom svjetski mora znanih i cijenjenih pomoraca njeguje se i danas. Jedan od njih, mladi hrvatski vojni kapetan »Lošinjske plovidbe«, trajekt »Marina«, Robert Marušić okusio je ovih dana sa svojom starovjerski Dubrovnik. Posjetili smo ga neki dan dok je »Marina« mirovala na vezu u lošinjskom »kveru«.

»Marina« je nakon dugog niza godina, što je držala redovnu liniju Pula — Mali Lošinj — Zadar, ovog ljeta zamijenjena novim i većim brodom »Ilijaz«, a nije se ni slutilo da će ovaj brod-»Marina« preuzima liniju Split — Hvar — Korčula — Dubrovnik i brojni pa i putovanja postaju otežana, a brodi ostaju blokirani u narodne mirovne misije »Marine« isplivavaju iz Dubrovnika predući put Splita gotovo 300 putnika, mahom ranjenika, žena i dječaka. I onda u noći oko 1.30 sati na izlazu iz Pelješčkog kanala zaustavlja ih brod ratne mornarice, a isto se ponavlja i u splitskim vratima nekoliko dana kasnije, 13. listopada — priča barba Marušić — isplivati smo iz Splita ka Korčuli gdje smo ukrkali ekipu domaraliste u Cavtatu. U 18.15 sati u Mljetском kanalu zaustavlja i drži ih dva sata za koje vrijeme su trebali izvršiti kontrolu naredbu povratak u Korčulu, s tim da iskracimo s broda strane i nam postaviti za prolazak »Marine« ka Dubrovniku. Također je rečeno da na brodu ne smije biti ni pripadnika ZNG-a i MUP-a Hrvatske. Dakle, samo žene, djeca i predstavnici Crvenog križa.

● Taoci za brod

Poslušali smo, vratili se u Korčulu, iskrkali »Nepoželjni« predstavnici sedme sile, kojih se vojska očito jako boji, te ponovo sati stigli u Mljetski kanal ponovo nas je čekao »stari značaj«, patrolni brod »Zelengora« i uz obavijest da nema prolaza do sutra, duo nam da biramo između još jednog povratka u Korčulu ili plutanja do drugog dana na otvorenom moru. Odlučili smo se ono prvo, prenoćili još jednom u Korčuli i dan kasnije, u 6 sati

● Bokokotorska zebnja

Naredba glasi: pravac Zelenika u Boku kotorskoj. Stišćemo i tamo. Na brod dolazi carina, policija i vojna policija, njih 20-30 smo i jednu svjetlu točku. Posjetili su nas predstavnici crnogorijemijekom. U kasnih 23 sati isplivili smo iz Zelenika, iako su svjetionici bili poglašeni, samo da se što prije udaljimo iz crnogorijemijemijekom. U ovom putu putovanje je prošlo bez neugodnih zaustavljanja, pa oko 6.30 sati stišćemo u Korčulu, a oko 14 sati 18. listopada u Split. Iz Splita nastavljamo put Rijeke i evo nas sada

Na pitanje kada mu je bilo najteže Robert Marušić bez naređen odlazak u Zeleniku. Samo saznanje kada tim je ratu, koji se na ovom dijelu Jadrana vodi upravo iz Crne Gore, životu uz »kruh sa sedam kora« ispisana kuga ovaj prijatelj ratu ostala je bez posljedica. Ali, kako se kaže, živjeti se ne mora, ali ploviti se mora.

Galipe PURIĆ

O INSTRUMENTIMA IZ ŠKOLSKE ZBIRKE - PIŠE ALDINA BURIĆ

Optički daljinomjeri



(preokrenuti daljinomjer)

4) slojčana, tako da je od slike odrezan jedan sloj, koji se mora dovesti na pravo mjesto (slojčani daljinomjer).

Dva daljinomjera koja su u zbirci naše škole su slojčana.

Ova je vrsta daljinomjera veoma dobra i praktična, a točnost ovisi o duljini baze. Mali daljinomjeri baze 0,5-0,8 m drži se na rukama ili se pomoću remena vješa o vrat. Dulji daljinomjer drži se na tronošću s posebnim nosačima. Nedostatak im je što se njima ne može mjeriti daljina objekta bilo kakvog oblika, već samo markantne objekte izražene visine (zvonice, svjetionici, ...).

Daljinomjer MKII

To je daljinomjer oznake E.R. Watts & Son, Type MKII. Koristi se za mjerenje udaljenosti objekta kojemu je poznata visina ili širina.

Sastoji se od drvene ručke na koju je smješten metalni nosač/okvir. Taj okvir bočno nosi fiksnu konkavnu leću dužine 12 cm koja je tako izrađena da prividno izgleda sasvim ravna. Iza nje se nalazi prizma dužine 2 cm na pokretnom metalnom okviru koji je pričvršćen za nosač te se može kretati gore-dolje iza leće. Udaljenost objekta se dobije kada se kroz leću i prizmu vidi koincidirajuća slika nekog objekta.

Kako bi se mogle mjeriti udaljenosti objekata različitih visina u nosaču se nalaze tri metalna umetka s obostranim oznakama (tako se dobije 6 skala) koja su kalibrirana za različite visine objekata u stopama (od 20 do 50 stopa), a može se mjeriti udaljenost do oko 5000 jarda (oko 4,5 km).

Daljinomjer (engl. rangefinder, franc. telemetre, njem. Distanzmesser, tal. telemetro) je sprava za mjerenje daljine. Upotrebljavao se u topografiji za mjerenje daljina na nepristupačnom zemljištu, u pomorstvu pri određivanju položaja broda, a u artiljeriji za mjerenje daljina cilja. Prema konstrukciji i principu mjerenja dijele se na optičke, zvučne i elektronske.

Optički daljinomjer može mjernu bazu imati na zemljištu ili u samom instrumentu. U prvu grupu ulazi daljinomjer s dugom bazom i depresijski dubinomjer, koji mjere daljinu posredno, a u drugu grupu daljinomjeri s kratkom bazom – instrumenti za direktno mjerenje daljine (telemetri) u koje spadaju oni iz naše škole.

Princip mjerenja je ovaj: poznata baza (razmak motrioca, odnosno objektiv) ujedno je i stranica trokuta kome je vrh u objektu od kojega se mjeri daljina. Mjerenjem jednog ili obaju kutova rješava se nepoznata stranica trokuta, tj. daljina. I u staro doba daljina se izračunavala na isti način. Na obali se izmjerila duljina baze između dvije točke, A i B, a u jednoj i drugoj točki izmjerili su se kutovi goniometrom ili sekstantom (pomagala za mjerenje kutova). Iz poznate baze i kutova dobivala se daljina točke C račun-

skim putem.

Daljinomjeri s kratkom bazom (telemetri) jesu optičke sprave za mjerenje daljine. Prednost im je što mjere posve samostalno i neovisno o vanjskim elementima, a mogu se upotrebljavati i na brodovima i na kopnu. Diješe se u dvije glavne skupine: koincidentne i stereoskopske daljinomjere.

Koincidentni daljinomjer s kratkom bazom

U školskoj zbirci su dva koincidentna daljinomjera s kratkom bazom. Koincidentni daljinomjer (monokularni) cjevastog je oblika; pri mjerenju se drži u vodoravnom položaju. Ima jedan okular (u sredini) i dva objektivna (na krajevima). Svjetlosne zrake iz cilja ulaze u lijevi i desni objektiv. Kod objektivna se lome u prizmama i teku k sredini daljinomjera. Tu se po drugi put lome na srednjim prizmama i izlaze iz daljinomjera kroz okular. Iz poznate baze (razmaka prizama objektivna), koja je i stranica trokuta s vrhom u objektu, i mjerenjem kuta dobiva se mehaničkim putem daljina do objekta.

U koincidentnim daljinomjerima vide se uvijek dvije slike, jedna iz lijevog objekta i druga iz desnog. Okretanjem mjernog kotačića, pomiče se prizma dok se obje slike ne pokriju. Tim pomicanjem prizme izmjerio se nepoznati kut, a na ljestvici umjesto stupnjeva toga kuta čita se daljina.

Slika u okularu može biti:

1) raspolovljena, tako da se moraju dvije polovice slike (desna i lijeva) spojiti u jednu cjelinu

2) dvostruka, i to jedna žučkasta, a druga bijela, pa se jedna mora dovesti točno preko druge (prijeklopni daljinomjer)

3) obratna, tj. jedna slika stoji uspravno, a druga naopako, pa se prilikom mjerenja slike moraju dovesti točno jedna iznad druge



ALDINA BURIĆ

Izložba s notom nostalgije

U Cresu je 11. rujna bila otvorena izložba "Brodovi naši stari" kao završni dio programa manifestacije "Creski kaić", čija je većina događaja bila organizirana ranije tijekom ljeta. Izložene su bile makete domaćih trgovačkih brodova koje je izradio kapetan duge plovidbe Srđan Glavan iz Malog Lošinja, koji već godinama, u razdobljima kada boravi kod kuće, svijet mora

i brodova donosi u svoju radnu sobu.

Bilo je izloženo osamnaest maketa, s tim da je izložba bila dopunjena s tridesetak fotografija i približno toliko zastavica brodarskih tvarki od kojih su neke sada jedino u sjećanjima, što je postavu donijelo notu nostalgije za razdobljem u kojem je hrvatsko brodarstvo imalo daleko jaču ulogu na svjetskoj sceni, nego što to ima sada.

Domaćin izložbe bila je Zajednica Talijana Cresa u svojoj zgradi na glavnom gradskom trgu, a za posjetitelje je bila otvorena do kraja rujna. Samo otvaranje održano je na otvorenom, ispred zgrade, a osim autora govorio je i Daniele Surdić, predsjednik ZT Cresa.

B. P.



ČASNICI ČINE 77 POSTO NAŠIH POMORACA U INTERNACIONALNOJ PLOVIDBI

Ponuda i potražnja za hrvatskim pomorcima - trendovi i perspektiva

Prema podacima CIMIS-a (Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava), u Hrvatskoj imamo 25.825 pomoraca ukupno, od toga u međunarodnoj plovidbi 17.219. Odmah upada u oči veliki broj pomoraca u nacionalnoj plovidbi, no taj broj se odnosi uglavnom na "ljetne" pomorce i članove posade koji se tiču ljetnih turističkih putovanja, dok je stalnih i pravih pomoraca u nacionalnoj plovidbi upola manje.

Biti pomorac u Hrvatskoj je tradicionalno i poželjno zanimanje, kao što to pokazuju trendovi s **grafa 1**. Naime konstantan je interes za pomoračkim zanimanjem, broj učenika i studenata ne opada kroz godine, a time ni broj potencijalnih vježbenika (kadeta) koje Hrvatska daje svjetskom tržištu. Radi se godišnje o 500-tinjak vježbenika, 250 palubaraca, 150 strojara i oko 100 elektroničara. Danas strojari puno lakše dolaze do zaposlenja, bilo onog na brodu ili na kopnu, pa zapravo čudi da interes mladih ljudi za poziciju strojara nije veći.

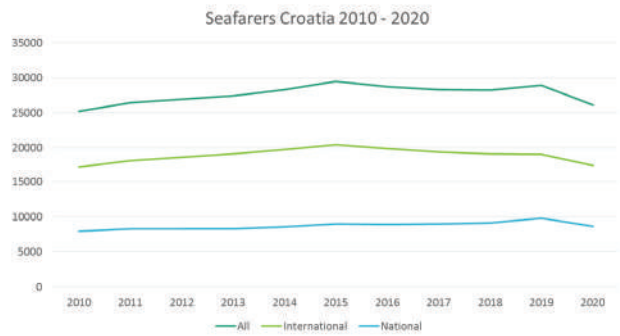
Znamo da školujemo pomorce za strane brodare jer zapravo tek 10% časnika plovi kod hrvatskih brodara, dok 90% njih radi za strance. Ništa sporno niti loše, jer znamo koliko koristi ima naše gospodarstvo od zaposlenih hrvatskih pomoraca i njihovih deviznih doznaka. Pomorci čine 1,2% od ukupno zaposlenog stanovništva i uprihode na godišnjoj razini preko milijardu eura. Dovoljno je samo povući usporedbu s ukupnim prihodima hrvatskog turizma koji za 2021. godinu iznose nešto

manje od 1,5 milijarde eura, da bi se shvatio značaj ovog dijela pomorske industrije u usporedbi s cijelom hrvatskom industrijom.

Od 17.219 pomoraca u međunarodnoj plovidbi, njih 13.182 su časnici, što čini 77%. Nažalost, naša posada gubi borbu s jeftinijom "basa forcom" već godinama i najvjerojatnije je pitanje trenutka kada će u potpunosti nestati, koliko god se nadali suprotnom.

Pogledamo li pak sljedeći **graf 2**, dobit ćemo kompletan i statistički točan uvid o tome gdje i na kakvim vrstama brodova plove naši pomorci. Najveći broj ih je i dalje na "dry cargo" brodovima, kako volimo reći, znači na brodovima za prijevoz rasutog, generalnog tereta i kontejnera. Međutim, trend zapošljavanja na tim brodovima je godinama u padu. Tankeri su uvijek u modi i stabilan je broj pomoraca koji plove na tankerskim kompanijama, premda je i tu trend lagano u padu. Isto možemo reći i za *offshore*-industriju koja je nakon nezapamćenog "booma", doživjela strahoviti pad poslovanja u кризи, prekinula s bušenjem i eksploatacijom nafte. Tisuće pomoraca dobile su otkaze i teško je vjerovati u neki veći oporavak, a pogotovo ne na razine na kojima je taj dio industrije nekada bio. Trenutno najzanimljiviji brodovi ili segment industrije najinteresantniji našim pomorcima jesu sigurno brodovi za prijevoz i eksploataciju prirodnog plina (LNG, FSRU, FLNG), te putnički brodovi. Putnički brodovi zasigurno zbog socijalnog okruženja koje donosi

2020 total 25.825 Seafarer:
International trade 17.219 seafarers
National trade 8.606 seafarers (mostly summer crew)



rad na takvim brodovima, dok LNG-brodovi drže primat što se tiče visine plaća. Naravno da uvijek postoji milijun dobrih razloga zašto netko preferira jedne tipove brodova u odnosu na druge, od tehničke zahtjevnosti plovila, područja plovidbe, broja članova posade, primanja, kolega i nacionalnosti plovidbe do samog tipa broda. A ponekad se završi na određenom tipu broda i zato jer biranje jednostavno nije bilo moguće.

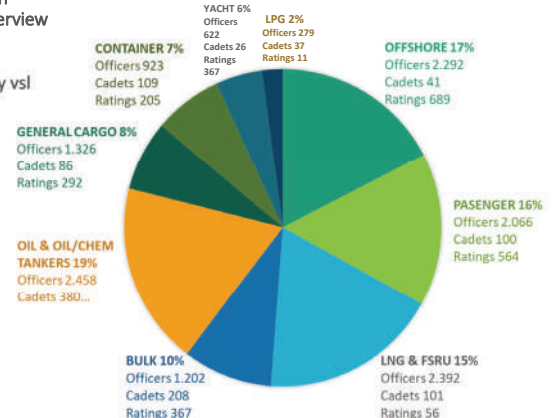
Ono što je sasvim sigurno je da će hrvatski pomorci i dalje kroz naredne godine predstavljati snažnu i stabilnu pomoračku silu, barem kad je riječ o ljudskim resursima.

Mario ZOROVIĆ

Where are Croatian Seafarers today

2020 Croatian Seafarers Overview

Total 17.219 Seafarers – by vs! type:



WALTER SALKOVIĆ

TISUĆE BRODSKIH KONTEJNERA NA MORSKOM DNU MOGLI BI POSTATI ZNAČAJAN IZVOR ONEČIŠĆENJA

Sve više kontejnera u moru...

Kontejnerski brod "Rena" 5. listopada 2011. godine nasukao se na koraljni greben kod obale Novog Zelanda. Nakon što se, uslijed "teškog" mora, 8. siječnja "Reni" trup prepolovio, oko 300 kontejnera izgubljeno je u moru. U nesreći je izliveno i oko 200 tona teškog goriva.



Procjenjuje se da je u pomorskom prijevozu, trenutno u opticaju, između 25 i 40 milijuna kontejnera. Prevozi ih flota od blizu 6000 kontejnerskih brodova.

Prema nedavnom izvješću WSC-a (World Shipping Council), udruženja brodara u kojem se analiziraju trendovi u pomorstvu, brodski kontejneri, koji s brodova završavaju u moru, predstavljaju sve veću prijetnju sigurnosti plovidbe te zaštititi mora i morskoga okoliša.

Izvješće objavljeno 2020. godine pokazalo je da je u posljednjem razdoblju, između 2017. i 2019. godine, u moru godišnje izgubljeno u prosjeku 779 brodskih kontejnera.

Također je objavljen zabrinjavajući broj od 1582 kontejnera koji su u prosjeku od 2008. do 2016. godišnje završili u moru.

Nije sporno kako je već na tisuće kontej-

nera završilo u morima i oceanima. Brojke su već godinama visoke, a WSC računa da prosječno 1382 kontejnera godišnje potone na morsko dno.

Neki od njih su potonuli zbog fizičkog oštećenja, a neki, iako oštećeni, još uvijek plutaju svjetskim morima.

"Maersk Essen" je u siječnju 2021. na Pacifiku izgubio 750 kontejnera, a njegov sestrinski brod, "Eindhoven", u veljači 2021. oko 260 kontejnera.

Statistika pokazuje da je samo u 2020. više od 3000 brodskih kontejnera izgubljeno po moru.

Znanstvenici upozoravaju na učinak globalnog zatopljenja, zbog čega vrijeme postaje sve nepredvidljivije i brodovima sve više otežava odabir sigurnijih ruta.

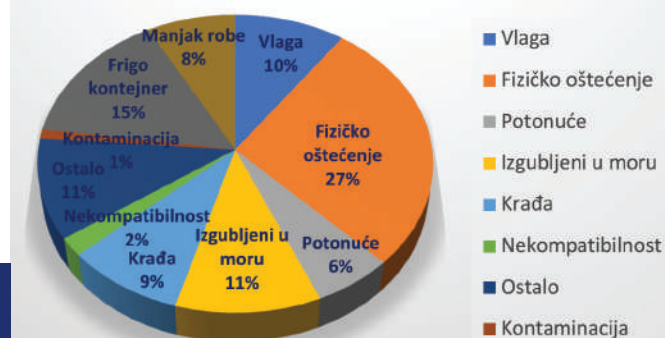
Kako su se, zbog maritimnih i tehnoloških razloga, dimenzije brodova uglavnom zaustavile na duljinama od oko 400 i širinama od šezdesetak metara, teret kontejnera značajno ide u visinu. Trenutno najveći kontejnerski brod "Evergreen Ace" s razine palube, u visinu krca 11 kontejnera, što je oko trideset metara visine. Loši vremenski uvjeti i valovi glavni su razlog izgubljenih brodskih kontejnera ili su pak točka na i nepridržavanju principa pri slaganju, povezivanju i pričvršćivanju kontejnera na brodu, najvjerojatnije zbog manjka stručnosti, teškog nemara ili stalnog požurivanja usljed "kroničnog" nedostatka vremena.

Kada vjetrovi i valovi dosegnu kritičnu razinu, valjanje i posrtanje broda, u kombinaciji s neizbježnim zakonima fizike može biti pogubna i posada ne može puno učiniti da spriječi pad kontejnera s broda.

Broj kontejnera koji trenutno plutaju svjetskim morima procijenjen je na oko 12 tisuća. Ovaj broj je alarmantan, pa je opasnost od "bliskog susreta" s kontejnerom za manja plovila, kao što su jedrilice, jahte i ribarice, prilično velika. Na svojim preookeanskim putovanjima već su stradale mnoge jedrilice.

Iako, ovisno o raspodjeli mase i uzgona, brodski kontejneri mogu plutati, većina njih nije vodonepropusna. Neki, na po-

Udio izgubljenih kontejnera u svim vrstama šteta



“ONE Apus” plovio je pacifičkom rutom iz Yantiana u Kini prema Long Beachu u Kaliforniji, kada je 30. studenog 2020. godine, zahvaćen nevremenom, izgubio nevjerojatnih 1816 kontejnera. Nakon toga, brod je s ostatkom tereta skrenuo prema japanskoj luci Kobe.



vršini oceana, mogu "izdržati" dulje od drugih. Postoje slike i videozapisi kontejnera koji plutaju i do 15 mjeseci nakon što su izgubljeni u moru. Ipak, većina njih će potonuti, što će dovesti do ozbiljne opasnosti za morski okoliš, pogotovo ako roba u kontejneru po Međunarodnom pomorskom kodeksu (IMDG) spada u kategoriju "opasnog tereta".

Količine smeća i mikroplastike u oceanima našeg planeta dosegle su alarmantne razmjere.

Ovu "kontejnersku problematiku" iskoristili su mnogi morski istraživači u svrhu proučavanja oceanskih struja.

Samo dvije godine ranije, preko 60 tisuća tenisa pomoglo je znanstvenicima u praćenju i analiziranju oceanskih struja

između Aljaske i Havaja.

Potonuli kontejneri dugoročno će naštetiti ekosustavima mora i podmorja.

Istraživanja su pokazala, kao što se to i očekivalo, da je čvrsta površina kontejnera "odglumila" stjenoviti greben, privlačeći životinje poput cjevastih crva, kapica, puževa i spužvi. Takve životinje traže tvrde površine na koje se mogu pričvrstiti, a nisu pronađene na muljevitom morskom dnu oko kontejnera. Iznenadujuće, nekoliko vrsta životinja pronađenih na obližnjim stjenovitim grebenima, kao što su spužve, mekani koralji i krinoidi (daleki srodnici morskih zvijezda), nisu kolonizirali površinu kontejnera.

Što učiniti?

U međuvremenu su nastupile izmjene SOLAS-konvencije, dopune kodeksa za pakiranje kontejnera, revidirani su ISO-standardi u pogledu čvrstoće kontejnera i opreme za njihovo povezivanje i pričvršćivanje na brodu, donesene su nove smjer-



Priča o 29.000 gumenih pataka te plavim i zelenim plastičnim žabama i kornjačama dospjela je na naslovnice diljem svijeta. Nakon što su "pobjegle" iz kontejnera izgubljenog u Pacifiku 1992. godine, završile su na plažama diljem svijeta, a nakon prijedjenih 27.000 km u 15 godina, nošene vjetrovima i strujama, stigle su i do obala Europe

“MSC Zoe” je u siječnju 2019. godine u blizini obale Sjevernog mora, zahvaćen olujnim nevremenom, izgubio 342 kontejnera čiji sadržaj je doplutao na nizozemsku i njemačku obalu



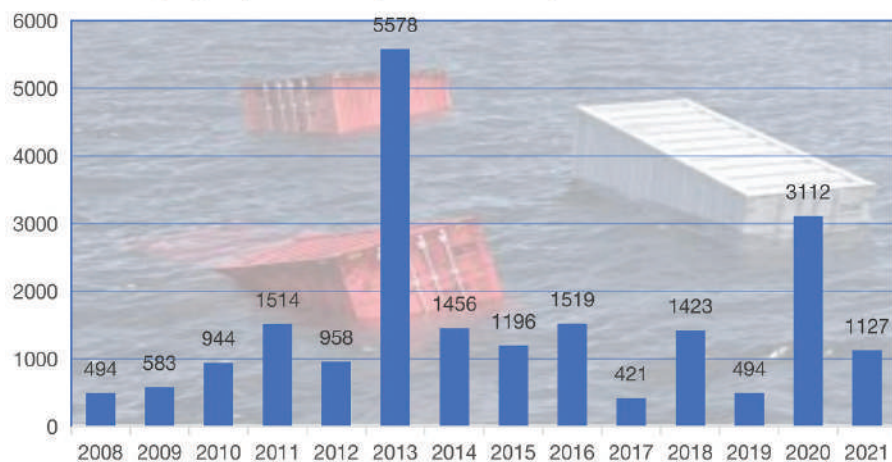
nice IMO-a za provođenje inspeksijskog nadzora kontejnera, itd.

Bez obzira na sve poduzeto, nesreće se nastavljaju događati. Kao i u svakom poslu, potrebno je znanje, iskustvo, a najviše odgovornosti svih dionika koji sudjeluju u transportnom lancu brodskih kontejnera...

... a ova priča ide dalje i ne misli tako brzo stati. Jedna od posljednjih, do trenutka pisanja ovoga teksta, je ona broda "ZIM Kingston" s kraja listopada, kada je brod u nevremenu izgubio 109 kontejnera sa sadržajem opasnog tereta.

Renato DUDIĆ

Broj izgubljenih kontejnera u razdoblju od 2008. do 2021.



Izvor: World Shipping Council, 2021.

Rekordna je bila 2013. godina, s 5578 izgubljenih kontejnera, kada je u Indijskom oceanu, s cjelokupnim teretom, potonuo kontejnerski brod “MOL Comfort”



NA SVEČANOSTI U GRČKOJ

Turističko priznanje ‘Nerezincu’



SANDRO TARIBA

Još jedno priznanje dobiveno je za jedrenjak "Nerezinac", i to drugo mjesto u kategoriji "arheološke znamenitosti i muzeji kao atrakcije kulturnog turizma" na svečanosti dodjele nagrada najboljim europskim destinacijama održivog kulturnog turizma, koja je 21. listopada održana u Ateni.

Organizator ove dodjele bila je Europska kulturna turistička mreža (ECTN), a konferencija te organizacije održana je po četrnaesti put, s tim da se nagrade dodjeljuju od 2014. godine s ciljem umrežavanja turističkih destinacija.

Priznanje su preuzeli Dalibor Cvitković, direktor Turističke zajednice Malog Lošinja, te Ferdinand Zorović iz Nerezina, autor projekta.

Brod je izgrađen krajem XIX. stoljeća, a obnovljen je u suradnji stručnjaka iz raznih ustanova i ovdašnjih majstora, prema uzoru lošinjskih jedrenjaka tipa "loger" iz tog razdoblja.

Obnovljeni brod, nazvan "Nerezinac", predstavljen je široj javnosti na svečanosti na Rivi lošinjskih kapetana u ožujku 2019. godine, a otada služi kao svojevrsni muzej pomorske baštine Lošinja, s tim da je posve zadržao maritimne sposobnosti i redovno isplovlja na izlete, služivši i kao "kulisa" na priredbama, ne samo na lošinjskom području, već i u drugim jadranskim lukama.

B. P.

Kibernetička sigurnost na brodovima

U lipnju 2017. jedan zaposlenik najjače pomorske kompanije na svijetu – danskog Maerska primio je iz Ukrajine e-poštom jednu naoko bezazlenu poruku. Kada ju je otvorio, počele su se događati čudne stvari, što je na kraju dovelo do raspada poslovne čitavog dijela kompanije koji je ovisio o modernoj tehnologiji. Naime, poruka je sadržavala zloćudni virus NotPetya koji se proširio sistemom i kroz normalnu poslovnu komunikaciju zahvatio i poslovne partnere. Kompanija Maersk pokriva 15% ukupnog svjetskog prometa kontejnerima, a napad je na osam dana zaustavio sve operacije na brodovima širom svijeta. Nastali su također globalni poremećaji i zastoji u opskrbi, generirajući trošak od preko 300 milijuna američkih dolara. A.P. Moller – Maersk napadnut je više puta, kao i mnogo drugih pomorskih kompanija uzrokujući velike štete u poslovanju, kao i kompromitiranje povjerljivih podataka.

Napadnute su i druge pomorske kompanije, pa je tako godinu dana kasnije napadnut COSCO, a u travnju 2020. sva komunikacija kompanije MSC je više sati prestala funkcionirati. Samo u 2020. godini zabilježeno je 2.953 kibernetičkih napada, s ozbiljnim i manje ozbiljnim posljedicama. Nije potrebno ni napominjati da su ovakvoj opasnosti izloženi svi - bilo kompanije ili ljudi koji koriste modernu tehnologiju. Međutim, pomorski sektor naročito je izložen, zato što je komunikacija puno složenija – najčešće satelitskom vezom.

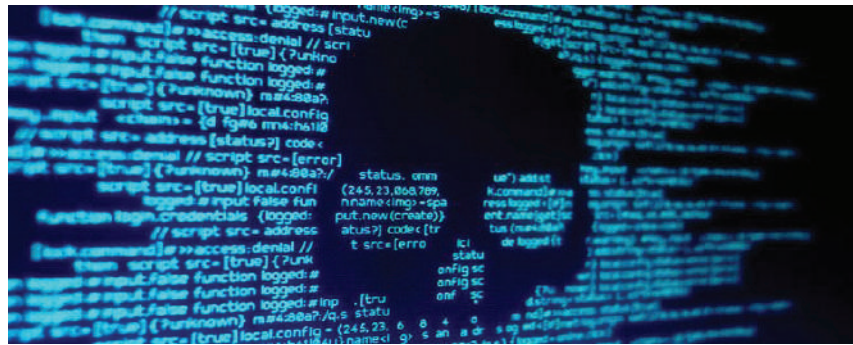
Razvoj tehnologije i time povezana digitalizacija stvorila je neslućene mogućnosti u poslovanju, kako operativnom tako i komercijalnom. Praktički trenutni pristup širokoj bazi podataka u poslovanju općenito rezultat je primjene suvremene tehnologije, ali je povjerljivost tih informacija pod stalnim rizikom. Sam razvoj informatičke opreme uvjetuje znači i usavršavanje sigurnosti cyber-prostora, što je vrlo teško kontrolirati jer se istovremeno razvijaju i programi kojom se ta sigurnost kompromitira. Najčešće se radi o zlonamjernih postupcima i vjerojatne krađe podataka pa i novca, a učestala je i poslovna špijunaža.

Taj je rizik rano prepoznat pa su podu-

zete su mjere da ga se kontrolira tako da je IMO 2017. godine donio rezoluciju MSC 428(98). Tim aktom se na ograničen način preporučaju bro-darskim kom-

panijama mjere zaštite podataka i komunikacije, s rokom uključivanja za svaku kompaniju specifičnih mjera u SMS (Safety Management System) do prve verifikacije svjedodžbi nakon 1. siječnja 2021. Na ovaj način kibernetička sigurnost postala je obavezna za čitavu pomorsku industriju i svaka kompanija prilagođava se u zadanom okviru prijetnjama povezanim s poslovanjem preko interneta. Međunarodni i nacionalni zakoni prošireni su tako da uključuju pravila koja se primjenjuju na poslovanje – pa tako i broderske kompanije radi sprječavanja kriminala u cyber prostoru. U pomorstvu pravila se kroz konvencije koje donosi IMO (Međunarodna pomorska organizacija pri UN) uvode na brodove i uključuju se u sve segmente pomorskog poslovanja. Postoje i regionalna pravila, kao što je EU GDPR (General Data Protection Regulation), koja se primjenjuju u cijeloj EU, što nadilazi uvjete koje postavlja IMO. Pored toga, tu su i komercijalna te financijska pravila, čija je svrha kontrola rizika uz zadržavanje konkurentnosti na tržištu. Izuzetno je važno na brodovima uspostaviti funkcionalan sistem zaštite od cyber-napada, jer je vrlo vjerojatno da štete koje iz toga mogu proizaći nisu pokrivena redovnim osiguranjem broda. Počevši od siječnja 2018. kibernetička sigurnost postala je sastavni dio komercijalnih ugovora (za tankere: OCIF, kod brodova za suhe terete posebni dio u RightShip inspekcijama).

U načelu, postoje dvije vrste kibernetičke opasnosti: namjerna ili nenamjerna. Namjerna se događa kada u sistem neopaženo uđe program, tj. virus, s ciljem da



nanese štetu ili pokrade povjerljive podatke. Takve programe stvaraju zlonamjerni IT-stručnjaci s različitim motivima, a vrlo često zbog prevare ili internetske krađe novca. Što se nenamjerne opasnosti tiče, ona nastaje zbog slabosti samog sistema ili nedovoljne osposobljenosti korisnika. Glavni uzroci su neodgovarajuće održavanje, virusi u sistemu koji se spontano javljaju zbog rijetkog testiranja i slično. Tu je uključeno i neovlašteno korištenje, kao i same greške u radu korisnika.

Efikasna primjena kibernetičke sigurnosti mora u obzir uzeti sve mogućnosti i to ne smije biti posebno teško. Sve se sastoji u ljudima, tehnologiji i djelotvornim procesima. U tu svrhu, na brodovima se metodički obavlja procjena rizika, osposobljavanje posade, a što je sve dio implementacije dobre razine kibernetičke sigurnosti na razini kompanije. Potencijalni rizici od neovlaštenog upada u sistem učestalo se procjenjuju, sistem se nadograđuje zaštitnim zidovima i antivirusnim programima, te svakodnevno testira. Jasno je da – koliko god da se ova vrsta sigurnosti razvija, zbog samog razvoja tehnologije nije moguće postići apsolutnu efikasnost zaštite, a vrlo često žrtve su i obični korisnici koji se kompjuterom služe kod kuće.

Drugim riječima, razvoj tehnologije zahtjeva i veći oprez i pripremljenost na moguće teške posljedice, jer je većina danas pohranjena u digitalnom obliku. Danas svatko treba biti na oprezu, jer posljedice nemarnog ponašanja u korištenju informatičke opreme mogu biti vrlo ozbiljne i skupe.

Boris RUKONIĆ

DEVETA VESLAČKA REGATA PASARA U ORGANIZACIJI KLUBA POMORACA

Otac i sin Kuljanić pobjednici regate, Ranac najbrži pojedinačno



Mladen i Tihomir Kuljanić

BOJAN PURIĆ

Ukupno četrnaest posada, odnosno dvadesetoro natjecatelj(ic)a sudjelovalo je 4. rujna na Veslačkoj regati pasara koju je Klub pomoraca u luci Malog Lošinja priredio po deveti put, stvorivši sada već i vlastitu tradiciju, a nastavljajući se na onu iz XIX. stoljeća, zabilježenu na crno-bijelim fotografijama. Pobjednička slava ove godine pripada obiteljskoj posadi, ocu i sinu Mladenu i Tihomiru Kuljaniću, u dvojcima i ukupno, a u pojedinačnoj kon-



Saša Ranac

kurenciji Saši Rancu - svi iz Malog Lošinja.

I ove je godine regatno polje bilo postavljeno tako da start i cilj budu u produžetku drugog pontona u luci, gledano s glavnoga gradskoga trga. Bova je bila postavljena približno ispred Vele rive, pa je u oba smjera zajedno duljina regatnog polja iznosila oko 950 metara.

Na manjim pasarama, duljine do 4,3 metra, najprije su veslali pojedinci, njih osmero, uključujući jedinu natjecateljicu u pojedinačnoj konkurenciji, Suzanu Kersulić. Na barci registracijske oznake ML 665, prvi je u cilj dovelao Saša Ranac, drugi je bio Stjepan Vuljan na barci oznake ML 343, a treći Marko Pinezić, veslajući na barci oznake CS 131. Jedan od ostalih bio je i Josip Pritišanac, Slavonac koji se prije nekoliko godina nastanio u Malom Lošnju - kako nam je rekao, ovo mu je bio potpuno nov izazov.

Nakon kratke stanke za pripremu starta, počelo je i natjecanje parova, u pasarama duljine od 4,3 metra naviše. Od šest posada, otac i sin Kuljanić bili su najbrži, veslajući na barci registracijske oznake ML 658. Drugo mjesto osvojili su gostujući veslači, Vladimir Danon i Šimun Tomulić na barci oznake ML 1164, a treće mjesto pripalo je Carlu Spanjolu i Ivanu Jermanu iz Velog Lošinja na barci oznake ML 1391. U ovom veslanju nastupila je i jedna veslačica; Antonia Haithun Jakupović, u paru s Dragomirom Fatutom.

Održano je potom i revijalno "super-finale", sa sudjelovanjem po tri najbolja pojedinca i para. I u ovom su veslanju najbrži bili otac i sin Kuljanić, drugo mjesto pripalo je Danonu i Tomuliću, a treće Rancu.

I ove je godine regata bila uvodna stavka programa festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta", koji je Turistička zajednica Lošinja u suradnji s brojnim drugim sudionicima priredila po peti put, priredbama uglavnom u Malom Lošnju, a manjim dijelom u Nerezinama i Velom Lošnju.



Uzbudljivo na startu

BOJAN PURIĆ

Uoči početka regate Rivom lošinjskih kapetana prodefilirali su sudionici regate u mornarskim majicama i noseći vesla, a ispred njih Puhački orkestar "Josip Kašman" i Lošinjske mažoretkinje. Uvodna slova dali su Dalibor Cvitković predstavljajući Turističku zajednicu te Lucio Jurjako i Robert Marušić predstavljajući Klub pomoraca Lošinja, odnosno organizacijsko-sudačku ekipu regate.

Dan je bio pravi ljetni, pa ne čudi dobar

odaziv publike, koja je bodrila veslač(ice) e duž obala lošinjske luke. Za sudionike je kasnije, nakon dodjele priznanja najuspješnijima, priređen zajednički ručak. Vođeni su razgovori, međusobno su prijateljski prokomentirane veslačke vještine, a zasigurno stečeni motivi za nastup u rujnu 2022. godine, kada će obnovljena regata pasara imati svoj prvi jubilej - desetozdanje.

Bojan PURIĆ



Luka u znaku pasara

PIŠE DINKO ZOROVIĆ ETO

Razmišljanja¹ jednog penzioniranog² pomorca³

Iz povijesti znamo kako su mnogi velika- ni, sveti ljudi, doživjeli u nekim okolnostima, u nekom času "prosvjetljenje" s dalekosežnim posljedicama za čovječanstvo. Moja malenkost (kako to mnogi za sebe vole reći - a ja to smatram izazovnim glupiranjem) doživjela je takvo malo-maleno prosvjetljenje na trajektu "Ilovik" 6. 11. 2021. na relaciji Merag - Valbiska u 15 sati.

Uputio sam se u salon na gornju palubu, malo zato da mi bude toplije, malo jer je tamo WC; otvorio knjigu⁴ i počeo čitati. Kad sam malo kasnije podignuo pogled uočio sam da u salonu ima, uz mene, 60 ljudi⁵, od kojih 59 gleda u mobitel, a onaj šezdeseti glupavo gleda u mene i čudi se.

Nekoliko dana unatrag, među nama penzionerima koji svaki dan u 9 sati pijemo kavu u Nerezinama, iskrsnula je oštra svađa oko toga: koliki je bio opseg struka Carice Elizabete/Sissi. Pravorijek (koje li mudre riječi!) našli smo u memoriji moje žene s potvrdom na internetu na mobitelu jednog od nas.

Koji dan iza toga nova svađa: koliko je bilo apostola na Posljednjoj večeri? I opet na mobitelu slike Da Vincija i drugih, uz slabu pomoć Svetog pisma.

Jedan jedini put u životu trebao sam iznaći rješenje jedne kvadratne jednadžbe, a kako sam izraz za korijene zaboravio⁶ - izvukao sam mobitel i našao formulu.

Susjed u Biskupiji na Vručić 4, kapetan duge plovidbe, navršava ove godine točno stotu. I poželio je ispod mramorne pločice uz vrata gdje mu je ugravirana titula, ime i adresa ispisati još i zemljopisnu poziciju. Ništa meni lakše od toga: dok je on još pijuckao svoju bevandu, ja sam izvukao moj mobi i na Sygicu izvukao koordinate.

Posjetili me prošlog ljeta gliserom prijatelji iz Raba. Pozvao sam ih na ručak i lijeno uz moj Tomos-4 polako su iza mene stigli do uvale Šešnue⁷. U jednom času nazove ga prijatelj koji prolazi Lošinjskim kanalom, došao bi k nama na kavu. Nije znao gdje je Šešnua, tko zna kakovu je kartu imao (ili ne-imao). S mog mobitela izdiktirao sam mu koordinate. Ogroman gliser za par minuta sidrio je s vanjske strane našeg molića.

Za mobitel, do mog sam "prosvjetljenja" smatrao da je uređaj koji zaglupljuje ljude. Tog časa sam shvatio da ljudi na mobite-

lu: čitaju, stječu znanja, upotpunjuju svoje obrazovanje, iznalaze rješenja itd., itd., pa ako ništa drugo barem izoštravaju svoje vijuge sive kore igranjem igrice. Mobitel je najkorisnija društvena, komunikacijska sprava. Koliko kava sa šarmantnim damama sam popio, hvala mobitelu (da budem kvazi-vulgaran).

Penziju sam zaradio kao nastavnik. Nikad nisam bio zadovoljan svojim radom jer sam uvijek mislio da je to trebalo biti bolje. Sada sam potpuno svjestan toga. Pogotovu na ispitima: tražio sam samo znanje, bar u prvim godinama mojeg službovanja. Kasno sam shvatio da je to bila moja najveća pogreška: znanja je trebalo biti u vrlo malim količinama, promišljanje u najvećem dijelu.

Nitko, pa ni pomorac u svojoj struci, ne može sve znati. Spoznaje se razvijaju, unapređuju. Tek neki dan, naravno putem mobitela, saznao sam da je jedan od najlošijih uzlova pašnjak: sila prekida - kad je na kraju konopa pašnjak - svodi se skoro na polovicu sile prekida konopa. A i nekad usvojena znanja su krhka, zaborav nas iznenađuje; tko se može pouzdati u memorirani izraz za ortodromsku udaljenost? I zar onda nije glupo⁸ računati s memoriranom formulom umjesto onom dobivenom na internetu, Bowditchu, Brown's Almanacu ili daleko skromnije po našem Vademecum Maritimusu? Mnogi će reći da na internetu ima pogreška jer za mnoge stvari nema recenzije. Slažem se, ali meritorno mogu reći da tih pogrešaka za našu struku ima manje no što je imao Vademecum prvih izdanja. A imao je recenzije!

Uhvatio sam se ortodrome, a to je najjednostavnija, primordijalna, navigacija. Svi smo mi uzmorci⁹ svojim brodicama¹⁰ u djetinjstvu plovili njome prema nekom cilju, bilo na vesla, motorom ili jedrom. Danas svako dijete, a i odrasli - naročito oni s kontinenta - na pedalinama, SUP-ovima, kajacima, gliserima... a dobrim dijelom i jedrilicama, plove po ortodomi. Tek kada se vidljivost smanji ili udaljavanjem od kopna navigator pogleda na kompas i tada plovi po loksodromi. Ili pak i uz obalu i uz dobru vidljivost - ako je lijen i dobrostojeći¹¹ - uključit će autopilot.

Na otvorenom moru danas svi plove ortodromom. Nema novaca za dulju plovidbu

loksodromom. No to je samo privid: u globalu (glupe li riječi) plove ortodromom, ali praktički od točke do točke plove kompasom, dakle loksodromom. Nažalost još nije, no vjerujem da će se uskoro - umjesto kompasa ploviti/kormilariti nekim usmjerivačem koji će brod voditi ortodromom.

Podatke za loksodromu kojom danas plovimo - vjerojatno to nitko više ne računa, dobiva nekim navigacijskim uređajem/računalom. Ako se pak nađe neki nadobudni kadet ili časnik koji hoće to samostalno izračunati, koristit će se izrazima proizašlim iz ona tri poznata Loksodromska trokuta. A od njih samo Treći, ili Merkatorov, je točan. Loksodromska udaljenost tako izračunata nije točna. Po njima su, valjda, izračunati i programi na računalima. Ma budimo iskreni, greška nije velika. Ma nije, isto tako, ni velika greška kada za "milju" koristimo minutu meridijana, ali ipak je. A za izračun loksodrome izrazi dobiveni iz Općeg loksodromskog trokuta su točni. A potreban je samo jedan trokut i udaljenost je točna, u minutama - naravno. No, zašto školske programe mijenjati i uvoditi Opći trokut, kad su ona tri bila zadovoljavajuća. Vjerojatno nema smisla. Smisla je bilo u navigaciju uvesti oktant ili sekstant umjesto astrolaba ili Jakovljevo štapa, jer su točnost povećale i na stotinu puta uz daleko jednostavnije rukovanje.

I završit ću onom "la lingua batte dove il dente duole", s pomorskim školstvom. Mislim, sada u prezrelim godinama, da bi iz navigacije trebalo đacima/studentima pokazati izvod, kako se došlo, na primjer, do izraza za izračun visine nebeskog tijela, ali da ne bi trebalo zahtijevati da to nabubaju napamet kao papige. Umjesto, kao do sada, opširne navigacije, mislim da bi trebalo povećati saznanja iz stabilитета, čvrstoće, sigurnosti, ekologije, medicine... te povijesti navigacije; bilo kao umijeća vođenja broda, bilo pomorskih pothvata.

Vjerujem da neće dugo proći i da će se pomorsko naukovanje podijeliti u dvije subgrupe: za rad na teretnim i rad na putničkim brodovima. Za ovu prvu grupu vjerujem da bi programi ostali približno kakvi su danas; za drugu umjesto stabilитета, čvrstoće... mislim da bi trebalo uvesti neke kulturološke sadržaje.

1 S obzirom na mojih 86 godina prikladnija bi bila riječ tlapnje, no mislim da to ne može u naslov jednog časopisa koji pretendira da bude ozbiljan

2 Da, ja sam PENZIONER – nikako UMIROVLJENIK. Ta bio sam i ovog ljeta, osim mnogo gdje, na pet jedriličarskih regata: u tri kao taktičar/navigator, a u dvije kao član posade (čitaj: lijevo smetalo, ali bio sam u brodici)

3 Ozbiljne, duge plovidbe u svojstvu časnika, imam tek kojih 6-7 godina. Zapovjednika na školskom brodu (ali koji je bio puno, ma puno manji od "Ameriga Vespuccija" isto toliko te zapovjednik 3-4 ratna broda, manjih, ma puno, puno manjih od "Missourija", po nekoliko sati na svakom. Ali u Pomorskoj knjižici: carta canta. Dakle, pomorac sam bio.

4 Koju mi je nakon predivnog ručka kod Nede Balija posudio njen suprug. Bio je to talijanski prijevod svježe disertacije njemačkog autora o putovima bježanja njemačkih, talijanskih i hrvatskih ratnih zločinaca nakon II. svjetskog rata.

5 Izračunao formulom: pi puta oko

6 A prvi fakultet kojeg sam završio je Prirodoslovno-matematički u Zagrebu, smjer Teorijska matematika

7 Paštašuta je bila odlična, pogotovu kraj ručka. Kad sam htio oprati tanjure – Rabljan-ka zagrmi: ne pere tanjure onaj tko je kuhao. I natjera svog muža da ih opere.

8 Da glupo: graniči to sa zločinom. Što ako se pomorac zabuni u formuli i krivo izračuna - potopi brod, ljudi, ekologija... Sjetimo se admiral-a Shovella i potrebe osnivanja Board of Longitude.

9 Ne znam kako bih to ljepše rekao, jer Primorci se smatramo samo mi ovdje gore. Možda napisati: primorci, s malo "p"?

10 Bez puno razmišljanja, svatko će mi se rugati na upotrijebljenoj riječi. Još će reći: mogao si reći "brod" kao Dalmatinci. Odgovorit ću: ni meni se ta riječ ne sviđa; mogli smo po talijanskom "barka", po grčkom "kaić", po riječnom "čamac" ili ne znam kako još. Možda pronaći neki zgodni lokalizam ili skovati (ili sklepati?) novu riječ - za što smo mi Hrvati specijalisti. Ali: Hrvatski registar brodova, Ministarstvo mora i... ozakonili su "brodica" i moramo se njome služiti. Do promjene. Nadam se, ipak, da neću dugo čekati.

11 Mnogi tvrde da je lijenost čovjeka uzrokovala iznaženje prikladnih uređaja, strojeva, aparata i time olakšala posao, ali i povećala učinkovitost i s time bolje materijalno i financijsko stanje. Složio bih se time.



Jedrenjaci Aldine Burić "zaplovili" su u Lošinjskom muzeju

BOJAN PURIĆ

ALDINA BURIĆ NASTAVLJA OČEV HOBI

Likovni podsjetnik na veliku tradiciju

Godinu na izmaku dugo će pamtiti Aldina Burić, profesorica u Srednjoj školi Ambroza Haračića u Malom Lošinj, a hobbijem slikarica brodova iz bogate lošinjske pomorske povijesti.

U Lošinjskom muzeju ostvarila je ljetos retrospektivnu izložbu svojih radova, koja je među sugrađanima i gostima Lošinja naišla na vrlo dobar prijem, a povodom Dana Grada, u studenom je dobila Plaketu Grada - za doprinos u promociji kulturno-povijesne i pomorske baštine Lošinja. I u profesionalnom i u hobističkom radu polazi joj za rukom podsjetiti one dubljih otočnih korijena i upoznati one koji su tek generaciju-dvije na otoku, koliki je nekada bio domet lošinjskih pomoraca i brodograditelja i koliko to - bez obzira na goleme promjene u tim strukama - nudi potencijalnog nadahnuća suvremenim lošinjskim naraštajima.

Nije se Aldina Burić "ni iz čega" zainteresirala za ovo područje. Kći je Ivana (Đaneta) Stuparića (1922. - 1997.), istaknutog slikara starih lošinjskih jedrenjaka. Njegova je zasluga ta, što su priče o brodovima iz prohujalih vremena dobile vizualni oblik i time lakše doprle do onih koji barem donekle pokazuju zani-

manje za ovaj dio povijesti - ponovimo, po nebrojeni put, izreku da slika vrijedi tisuću riječi.

Stuparić je baštinio tradiciju zavjetnog slikarstva, na Lošinj najreprezentativnije zastupljenog u kapelici na rtu Anuncijata (Annunziata) na "vratima" uvala Čikat. Time je popunio prazninu nastalu nemogućnošću, iz zdravstvenih razloga, bavljenja pomorstvom, što je u njegovoj obitelji bio čest i logičan izbor profesije.

Neobično je to, što se šest-sedam Stuparićevih slika, koje su ostale nedovršene, prihvatila njegova kći i dovršila ih, na prijedlog majke Marije.

Omiljena slikarska tehnika za Aldinu Burić, koja u umjetničkom radu (iako sebe ne doživljava kao umjetnicu) ističe još i djevojačko prezime, tempera je na drvenoj podlozi, uglavnom lesonitu. Zbog lakše dostupnosti materijala, u posljednje je vrijeme lesonit ustupio mjesto platnu, a ima i radova uljem na platnu.

Premda su obaveze na radnom mjestu velike, nema sumnje da će za plovidbu morima umjetnosti i dalje nalaziti vremena. Čak i ograničeni drvenim okvirima, jedrenjaci će nastaviti ploviti.

B. PURIĆ

PIŠE MARIO ŽIVKOVIĆ

Što je to FSRU?

Lanac opskrbe ukapljenim prirodnim plinom (LNG – *liquefied natural gas*) završava u iskrcajnim terminalima gdje se skladišti, uplinjava te naposljetku dovodi do krajnjih potrošača. Ukapljeni prirodni plin rezultat je procesa ukapljivanja koji se sastoji od uklanjanja osjetnih i latentnih zagrijavanja prirodnog plina pomoću ciklusa kondenzacije - isparavanja. U usporedbi s prirodnim plinom u plinovitom stanju, volumen LNG-a se smanjuje za oko 600 puta. Osim dušika, komponente LNG-a su ugljikovodici čije molekule sadrže samo vodikove i ugljikove atome. Potražnja LNG-a kao najmanje štetnog energenta pri utjecaju na očuvanje i zaštiti ekološkog sustava u odnosu na ostala fosilna goriva, dovela su do otkrića novih nalazišta prirodnog plina, širenja industrije i rasta LNG-grane brodarstva. Unaprjeđenje sustava i tehnologija doveli su do razvoja plutajuće jedinice za uplinjavanje prirodnog plina (FSRU - *Floating Storage Regasification Unit*). Ekonomičnost i kraći rok izgradnje, hitno napuštanje veza iz sigurnosnih razloga u slučaju opasnosti, mogućnost promjene lokacije ili prenamjene u klasični LNG-brod nakon isteka ugovora, samo su neke od prednosti FSRU-broda u odnosu na klasični obalni terminal. Visoko kvalitetna tehnologija i oprema koja se koristi prilikom skladištenja, ukrcaja s broda na brod (STS – *ship to ship*) i uplinjavanja prirodnog plina, ukazuje na važnost sigurnosnog aspekta pri radu samog FSRU-a. Koncept izvoza plina pomoću plutajuće jedinice za uplinjavanje prirodnog plina u prihvatnu obalnu infrastrukturnu mrežu temelji se na stacionarnom FSRU-brodu koji uplinjava ukapljeni prirodni plin te ga isporučuje u obalne cjevovode, dok se ukrcaj tekućeg LNG-a na FSRU vrši operacijom s dolaznog LNG-broda. Uplinjavanje LNG-a je proces u kojem se LNG pretvara u plinovito stanje i pod visokim tlakom šalje na kopno. Postupak pretvaranja LNG-a iz tekućeg u plinovito stanje provest će se u postrojenjima za uplinjavanje (engl. *regas train*) uz pomoć grijaćih medija ovisno o dizajnu i položaju FSRU-a. Raspored obalne infrastrukture i sustava za rukovanje teretom razlikuju se u dizajnu, rasporedu i položaju s obzirom na geografski i me-

teorološki položaj. Potonja dva čimbenika moraju se uzeti u obzir pri donošenju lokalnih procedura i planiranja operacija unutar samog terminala. Operacije FSRU-a kao takve uključuju nekoliko sudionika kako bi se održalo učinkovito slanje komprimiranog prirodnog plina. FSRU bi trebao biti, koliko god je to moguće, održavan u hladnom stanju, osiguravajući da na njemu ostaje dovoljno LNG-a za potrebe opskrbe motora s dvostrukim načinom opskrbe goriva (DFE – *dual fuel engine*), hlađenjem tankova i linija, te održavanje postrojenja za uplinjavanje spremnim za isporuku prirodnog plina. FSRU-projekt je sastavni dio terminalne infrastrukture, a njime upravlja menadžment flote kao dio ugovora o najmu broda za određeno vrijeme. Menadžment FSRU-a razvija procedure i postupke operativne jedinice FSRU-a te također pruža prilagođene postupke i propise za svaki određeni projekt. Postupci i propisi se bilježe u brodskom sustavu za upravljanje sigurnošću (SMS – *Safety Management System*) i planiranom sustavu održavanja. Vođenje FSRU-a odvija se u skladu s najvišim standardima osiguravajući podršku potrebnu za ispunjavanje zahtjeva kupaca, lokalnih i međunarodnih propisa uz potpuno uvažavanje važećih industrijskih standarda, smjernica i preporuka prakse. Svaki je FSRU dizajniran za minimalni radni vijek od 30 godina. Neki su FSRU-brodovi dizajnirani za statički život dok su drugi osmišljeni da rade kao tradicionalni brodovi za prijevoz LNG-a nakon ili prije početka FSRU-ugovora. Tijekom normalnog rada pumpe za dovod u regas postrojenje moraju osigurati potreban protok LNG-a u usisni bubanj (engl. *suction drum*) za regas trainove. Pumpe za povišenje tlaka (engl. *booster pump*) ugrađene u regas trainove dovode LNG u sustav za isparavanje (engl. *vaporizer*) koji služi za isparavanje tekućeg plina prije slanja u obalni cjevovod. Sustavi isparavanja razlikuju se ovisno o lokaciji FSRU-a i mogu se kategorizirati kao sustavi otvorene ili zatvorene petlje ili kombinacija oba. FSRU je dio terminalne infrastrukture te je potrebno unaprijed jasno odrediti granice odgovornosti između dodijeljenih funkcija, kako na brodu, tako i na obalnom terminalu, kako bi se osiguralo učinkovito

"Znanje je lađa, srce jedro, a volja
čitav parobrod"

J. Jurjević

upravljanje i odgovornosti tijekom rukovanja, održavanja i izvanrednih situacija.

Pravila i regulacije

Otkako su se brodovi za prijevoz ukapljenog plina počeli uvoditi u svjetsku trgovačku flotu, prepoznata je potreba za stvaranjem međunarodnog kodeksa za prijevoz ukapljenog plina u razlivenom stanju. Početkom 1970-ih godina Odbor za pomorsku sigurnost (MSC - *Maritime Safety Committee*) Međunarodne pomorske organizacije (IMO - *International Maritime Organization*), tada poznat kao Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (ICMO - *Intergovernmental Maritime Consultative Organization*), započeo je s radom na stvaranju kodeksa za prijevoz plina. Rezultat udruženja bio je Kodeks za izgradnju i opremu brodova za prijevoz ukapljenog plina u razlivenom stanju uveden u okviru Rezolucije A.328 (IX) navedenog Kodeksa u studenom 1975. godine. Kod je usvojila većina zemalja zainteresiranih za transport ukapljenih plinova morskim putem, kao i sva klasifikacijska društva te je sada dio Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS - *International Convention for the Safety of Life at Sea*). Kod koji se primjenjuje na novoizgrađene brodove za prijevoz ukapljenog plina (izgrađene nakon lipnja 1986. godine) je Međunarodni kodeks za izgradnju i opremu brodova koji u razlivenom stanju prevoze tekući plin, poznat kao kodeks IGC (*The International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*) kodeks.

Sustav upravljanja isparenim plinom

Kada se LNG ukrca u tankove, tlak parne faze održava se gotovo konstantnim malo iznad atmosferskog tlaka. Vanjska toplina koja prolazi kroz izolaciju tanka pomaže stvaranju konvekcijskih struja unutar LNG-tanki uzrokujući da topliji LNG poraste na površinu gdje zatim ispari. Sve dok se ispareni plin kontinuirano odstranjuje održavanjem tlaka, LNG ostaje na temperaturi vrenja. Ako se tlak isparenog plina smanji uklanjanjem više nego što nastaje, temperatura LNG-a se smanjuje. Da bi se stvorio ravnotežni tlak koji odgovara njegovoj temperaturi, isparavanje

LNG-a se ubrzava, što rezultira povećanim prijenosom topline iz LNG-a u plinovito stanje. LNG je mješavina više sastojaka različitih fizičkih osobina, a osobito brzine isparavanja. Hlapljivije komponente (dušik i metan) prvo ispare mijenjajući sastav i kvalitetu LNG-a tijekom vremena. Ovaj fenomen poznat kao starenje (engl. *aging*) posebno je važan za trgovinu LNG-om jer se LNG prodaje ovisno o svojoj energiji. Da bi se tankovi zaštitili od prekomjernog tlaka uzrokovanog zbog viška isparenog plina mora se potrošiti kao pogonsko gorivo DFE-motora, spaliti u GCU-u ili regas-kotlovima. U hitnim slučajevima isparavanje se može ozračiti u atmosferu. Sustav upravljanja plinom će održavati tlak u tanku unutar maksimalne granice ovisno o dizajnu. Glavni zadaci sustava upravljanja plinom su regulacija tlaka u tanku, cjelokupna kontrola načina rada goriva, kontrola opskrbe gorivom za DFE-motore prema zahtjevu, kontrola dovoda goriva u plamenik (engl. *Gas Combustion Unit* - jedinica za izgaranje isparenog prirodnog plina) ovisno o tlaku u tankovima, kontrola opskrbe gorivom u regas-bojlerima ovisno o tlaku u tankovima, dovod plina u ukapljivač (engl. *recondenser*) regas postrojenja ovisno o tlaku u tankovima.

Sustavi isključivanja u hitnim slučajevima

Funkcije sustava za isključivanje (ESD – *Emergency Shut Down*) su zaustavljanje protoka tekućine i pare u hitnim slučajevima te dovesti sustav za rukovanje teretom u sigurno statičko stanje. Zahtjevi uključuju putovanje signala i automatskih senzora za požar koji mogu pokrenuti daljnjsko zatvaranje ventila za zatvaranje u nuždi za gašenje tekućine i prijenosa tereta isparenjem između broda i obale. Tijekom prijenosa zaustavljanje protoka zahtijeva isključenje pumpe i kompresora, izolaciju broda i obale jedni od drugih te zatvaranje ventila za isključivanje. Tijekom godina bilo je nekoliko slučajeva gdje je vjetar nosio LNG-brod s veza dok je još bio spojen s rukama za ukrcaj/iskrcaj tereta. Stoga se pomak broda mora smatrati vjerodostojnim događajem te su u LNG-industriji dužni učiniti sve što mogu kako bi se ublažio rizik od eskalacije i velikih incidenta. Proces zaustavljanja tereta u hitnim slučajevima na većini terminala na kojima su ti sustavi implementirani podijeljen je u dvije faze. Prva faza je kontrolirano zaustavljanje postupka prebacivanja tereta, dok druga faza aktivira sustav za

hitno otpuštanje instaliran na rukama za prijenos tereta. ESD-sustav prve faze koristi se za osiguravanje sigurnog i brzog isključivanja sustava i opreme te obrađuje ulazne signale s ručnih tipki ili signale poput potvrđenog plina, osigurača s kontaktnim ulazima iz sustava detekcije požara i plina, signala iz obustave procesa (PSD – *Process Shut Down*) i regas-sustava. Svrha sučelja brod-kopno (SSL – *Ship to Shore Link*) je prenošenje, bez odgađanja, signala od jedne strane do drugog, tj. broda na obalu ili obrnuto. Trenutno se koriste različite tehnologije veza poput električnog sustava, sustav optičkih vlakana (engl. *fiber optic*), radio telemetrijski sustav i pneumatski sustav. Sustav druge faze, tj. sustav za hitno otpuštanje (ERS – *Emergency Release System*) instalira se na srednjem razvodniku FSRU-cjevovoda i zajedno s njihovom zajedničkom hidrauličkom jedinicom za upravljanje osiguravaju brzo i sigurno sredstvo za izoliranje i zatim oslobađanje svakog fleksibilnog crijeva pod nepovoljnim ili hitnim situacijama. Funkcija druge faze je prvenstveno zaštita prijenosnih ruku i cijevi te brodskih razdjelnika ukoliko se brod pomakne iz unaprijed određenog operativnog mjesta koju će obično detektirati senzori na rukama za prijenos. Hitno otpuštanje također se može pokrenuti ručno s obale, ali nije predviđeno za pokretanje s broda. Sustav otpuštanja u nuždi osmišljen je kao posve neovisna i zasebna funkcija, a njezin rad ne ovisi o prisutnosti i povezanosti s ESD-sustavom te kao takav on je izvan dosega IGC-kodeksa.

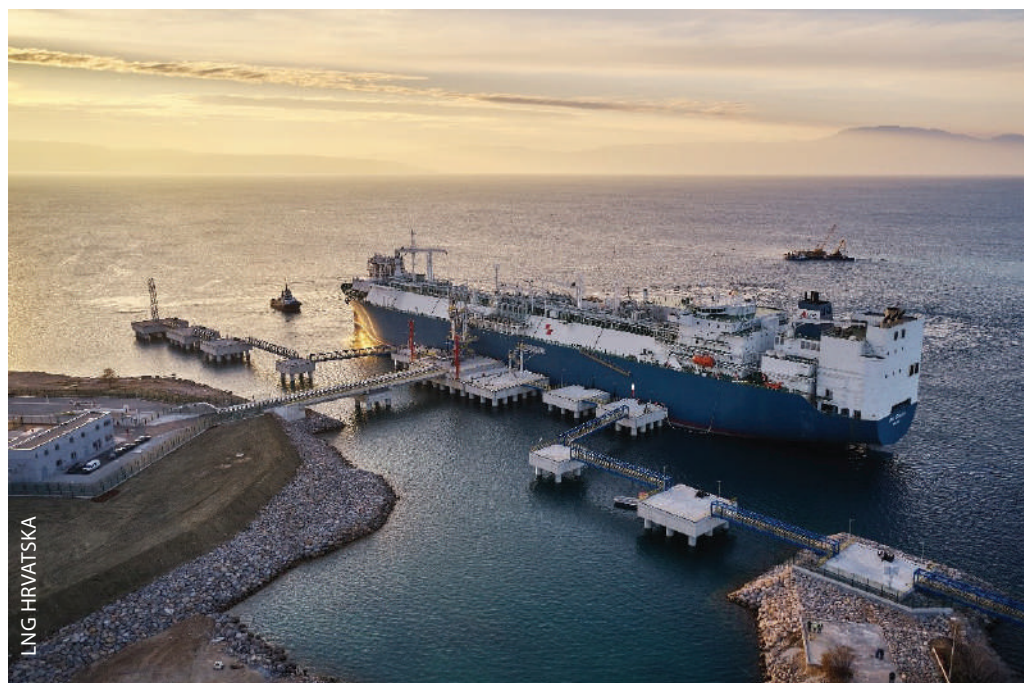
Opasnosti kod operacija teretom

Kao neke od mogućih opasnosti pri

radu FSRU-a kod procesa uplinjavanja i STS-operacija, javljaju se kontakt LNG-a s vodom, radioaktivnost LNG-a, izbjegavanje hladnog udara na metal, jaki vjetrovi na privezu, sudar na privezu, opasnosti stabilnosti, rollover (brzo miješanje dva ili više slojeva LNG-a što rezultira naglim i značajnim porastom isparavanja LNG-a), požar i eksplozija, istjecanje plina te požar na brodu, propuštanje isparenog LNG-a, propuštanje LNG-a, istjecanje vode u unutrašnji trup, "cold spots" na unutrašnjem trupu. Protupožarne mjere sigurnosti na FSRU-u razlikuju se ovisno o lokaciji požara na brodu, pa tako razlikujemo sustav gašenja morskom vodom koji se koristi na palubi, prostorima nadgrađa i strojarnice, sustav raspršivanja morskom vodom koji se koristi za protupožarnu zaštitu prostorija nadgrađa, gornje palube i regas-postrojenja, sustav raspršivanja morskom vodom u strojarnici, sustav suhog kemijskog praha koji se koristi za zaštitu gornje palube i prostora razdjelnika, sustav ugljičnog dioksida koji se koristi pri zaštiti strojarnice, prostorija elektro-kabineta, električne motorne prostorije, kompresornice, prostoriju generatora za nuždu i prostoriju za skladištenje boje, sustav inertiranja na prednjem otvornom jarbolu te prijenosne protupožarne aparate za gašenje požara tipa suhog kemijskog praha, ugljičnog dioksida i pjene, ovisno o lokaciji požara na brodu.

I za kraj

Visoko kvalitetan i sofisticiran tehničko-tehnološki sustav opreme i mjera zaštite na plutajućim jedinicama za skladištenje i uplinjavanje prirodnog plina govori



o kompleksnosti rada i sveobuhvatnog FSRU-sustava. Cilj svake izvanredne ne-poželjne situacije pri radu FSRU-a, koja za posljedicu može ugroziti sigurnost ljudskih života i broda, dovesti je cjelokupno stanje broda i ljudskih života u sigurno stanje. Na sprečavanje nastanka opasnosti navedenih u ovome radu utječe se udovoljavanjima zahtjeva, propisa i pregleda od strane klasifikacijskog društva koji je izdao klasu broda, a čija su pravila usklađena s kodeksom IGC. Dodatne kontrole trećih tijela poput vlasnika i naručitelja tereta OCIMF / SIRE (*Oil Companies International Marine Forum / Ship Inspection Report Programme*) Vetting inspekcija, inspekcije države zastave koju brod vije i obalne države lokacije rada, menadžment i/ili vlasnik FSRU-broda svojim internim revizijama, činjenica je kojom se potvrđuje kolika se pažnja posvećuje sigurnosti FSRU-brodova. No, zapravo temelj sigurnosti rada s direktnim učinkom čini posada broda. Posada broda redovitim i pravilnim kontrolama, održavanjem i testiranjem brodske opreme i sustavom zaštite utječe na smanjenje rizika, poboljšanje i pouzdanost sigurnosti pri radu FSRU-a. Za pravilno, pravovremeno i sigurno izvršavanje operacija i rukovanje teretom potrebno je široko znanje i iskustvo rukovodećih osoba kako ne bi ugrozili sigurnost ljudskih života, broda i okoliša. Nedovoljno znanje, propust u održavanju ili nestručno rukovanje teretom, za posljedicu mogu imati od gubitaka malih razmjera poput izvanrednog dokovanja broda, velikih financijskih gubitaka brodarka i nekonkurentnosti na tržištu LNG, do neprocjenjivih gubitaka poput ljudskih života i onečišćenja okoliša. Zbog svoje kompleksnosti i visokog rizika rada s teretom, plutaajući terminali FSRU kao rezultat imaju savršen učinak sigurnosti pri svome radu. Veliki udio u modernizaciji tehnologije i visokom stupnju sigurnosti imaju dosadašnja prikupljena iskustva pri radu s LNG-om i nesreće koje su se tijekom prošlosti dogodile na klasičnim brodovima za prijevoz ukapljenog plina. FSRU-brodovi zbog svoje financijske i vremenske ekonomičnosti izgradnje, mogućosti prenamjene i pristupačnosti, zalag su budućnosti. Kompleksnost sustava, konstantni razvitak tehnologije i povećanje kapaciteta za korelaciju ima visokokvalitetni časnički kadar koji sa svojim znanjem, iskustvom, osviještenošću, poštivanjem pravila i kvalitetnim radom pridonosi sigurnosti pri radu FSRU-brodova.

Moj omiljeni otok - isповijest profesionalnog turista

Bilo je to 2016. godine, kada sam tražila destinaciju za obiteljski odmor. Zahtjevi su bili prilično jednostavni: tražila sam vodu, prirodu i ne previše turista (svjesna sam ironije). Dok bi za mog muža rijeka savršeno odgovarala (on voli kajak), ja sam oduvijek voljela more i željela sam da naš, tada osmogodišnji sin, podijeli moju fascinaciju. Kada je tražila konačno izbacila Lošinj, nisam mogla vjerovati svojoj sreći: ovaj je otok bio savršeno pozicioniran, prekriven borovom šumom i drugim zimzelenim raslinjem, sa slikovitim malim mjestima uz obalu, imao je čak i koloniju dupina, a moglo se i lako pristupiti s kopna. Mjesto za opuštanje, uživanje na plažama, moru i ukusnoj hrani, bez razmišljanja o poslu. Ili sam barem tako mislila.

Kao putopisac, posjetiti novo mjesto za odmor uvijek je rizik. Ako nađeš nešto zanimljivo, želiš saznati više i pisati o tome. Tako da mi je bilo jasno da ću na ovom prvom putovanju u Lošinj posvuda ići, istraživati što se tu ima za otkriti i pisati o tome. U Malom Lošinj smo ostali dva tjedna. Uživali smo na plažama, u hrani i zraku, promatrali zalazak sunca s Providence, kušali liker od mirte u Aromatičnom vrtu. Posjetila sam muzej Apoksiomen te bila duboko impresionirana ne samo prekrasnim kipom, već i jedinstvenim konceptom muzeja. Zatim palača Fritzi, odlično mjesto za upoznavanje kulture i povijesti Malog Lošinja i samog otoka. Otišli smo u Veli Lošinj, a ja sam poželjela da se samo izgubim u uličicama, jer je tamo bilo tako lijepo. Naše prve dupine u divljini, vidjeli smo na izletu s Institutom Plavi svijet.

Svako ljeto smo se vraćali i svake godine sam se zaklela da ću se samo opustiti, plivati, veslati i čitati. Ipak, svaki put sam pronašla nešto novo. Kao naprimjer, "Nerezinac". Već dugo su mi povijesni jedrenjaci bili atrakcija: u Škotskoj sam se

divila "Glenleeju" u Glasgowu i RRS "Discoveryju" u Dundeeju. No, za razliku od ovih škotskih muzejskih brodova, "Nerezinac" i dalje plovi na pučini, ponekad čak i zajedri. Ove godine sam prvi put bila na brodu na "vođenoj turi promatranja zalaska sunca" i izletu u Nerezine – bez jedara, ali svejedno izvanredno iskustvo.

Promatranje zalaska sunca, bilo je dio pomorskog festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta", početkom rujna, kada je naš odmor završavao. Bilo mi je jasno, moram se vratiti. Opet se moralo puno istražiti: izložba slika povijesnih brodova Aldine Stuparich Burić – umjetnice koju sam već intervjuirala prošle godine – u palači Fritzi, predavanje o slavnom lošinjskim kapetanima Julijana Sokolića, regata tradicijskih jedrilica u Nerezinama, predstava "Pozdrav kapetanu" ispred kapelice Annunziata i prikaz tradicijskih pomorskih vještina – samo su neke zanimljivosti. Toliko je mjestana velikodušno podijelilo svoje znanje o pomorskoj tradiciji i svom životu na otoku.

Tada sam naučila kako pomorska povijest Lošinja, nije samo povijesna uspješna priča, već je i danas duboko povezana s otočkim ljudima. Divim se pomorskim vještinama i tradiciji prošlosti (i sadašnjosti), ali kada sam razgovarala s mještanima, dirnula me snažna emocionalna veza između njih i povijesti pomorstva – povijesti koja je često dio, obiteljske povijesti.

Možda i nije iznenađenje što je ove godine Lošinj imao još veći utjecaj na mene: konačno sam odlučila naučiti jedriti te velikoj raznolikosti mogućnosti koje mi otok pruža, dodati još jednu novu aktivnost.

Do sada sam iskusila samo jednu stvarno lošu stranu Lošinja, a sigurna sam da ju dijelim s brojnim posjetiteljima: vrijeme na ovom otoku prebrzo prolazi. Dva tjedna prolete u tren oka, no dobra stvar je: uvijek se možete vratiti.

Franziska MEINHARDT
novinarka lista Abendzeitung, München

PIŠE KAP. IVO SAGANIĆ

Pomorac i kulturna baština

Biti pomorac nekada je značilo odsustvovanje od kuće najmanje godinu dana, a i duže, ako je brod imao određenu liniju ili je pak u trampu lutao morem. Moj otac Ivan, noštro mo po profesiji, bio je profesionalni pomorac, kada je došla Jugoslavija rekao je "Ki je videl svako leto doma prit". Mi smo bili ta sretna poslijeratna generacija koju je štitiio domaći sindikat ili svjetski ITF i imali ugovore na 11 mjeseci, a kući smo stigli nekada prije, ali uglavnom nakon godine dana. Plovili smo onda kada je u toj djelatnosti i romantike bilo. U luci smo stali više dana, a nekad je i sedmica znala proć. Lijepih kraji i sveta se nagledali, "ma doma nan je vavek falilo poč", a radi toga u tom odsustvovanju više smo o kući, obitelji i kulturnoj baštini svoga kraja razmišljali, nego li oni koji su doma živjeli.

Ljudski je da težiš onome što ti nedostaje.

Danas je sama navigacija izgubila negdašnju romantiku postojanja. Današnjim pomorcima je puno lakše, žive na brodovima koji su udobni poput hotela, s internetom i videolinkom, s ugovorom od dva-tri mjeseca, netko i kraće, ali rijetko i duže. Sve češće krive koronu jer su morali četiri mjeseca biti na brodu.

Sva razmišljanja i maštanja u osami na moru, daleko od svoga kraja potrebno je bilo i ostvariti, jer nije to kraj, pa i po kraju se more navigat. Svaki brod ima svoju destinaciju i luku smiraja te je tako i njegov kapetan 2012. godine, nakon 60 godina odsustvovanja, došao za vavek svojoj rodnoj kući u Martinšćici.

Slijedile su četiri godine intenzivnog rada na dovršetku već šest godina započetog putovanja u očuvanju pisanog traga povijesti kulturne baštine naselja Vidovići, sela mojih predaka. Upravo zato, da se ne zaboravi sve ono o čemu sam godinama na brodu razmišljao i zapisivao. Prvo sam 2013. godine u Vidovićima otvorio etnomuzej svoga djedovog sela da bi zatim, uz podršku Čakavskog sabora Cres-Lošinj i njegovog voditelja dr. Julijana Sokolića i



Primorsko-goranske županije, bio ostvaren san jednog kapetana o svom doprinosu kulturnoj baštini svog kraja, tako da sam srpnja 2016. godine, na svoj sedamdeseti rođendan, podario svom kraju monografiju "Naši stari Vidošćani". Velebna knjiga, enciklopedija življenja starih Vidošćana, pisanu riječima i pismom kako su govorili naši stari i time "oživio" i prikazao svijetu težinu preživljavanja njezinih povijesnih 665 stanovnika u 95 obitelji iz sela Vidovići, sve redom naših vrijednih otočana. Dugo putovanje i desetogodišnji rad jednog pomorca, pomorskog kapetana u očuvanju kulturne baštine svojih predaka, ostvaren je.

Završila je euforija pisane riječi da bi se među mjesnim odsluženim pomorcima rodila ideja o otvaranju muzeja u Martinšćici. Bila je to grupa "penzića" koji su svoje ideje i staž skupljali na morima diljem svijeta. Otočka službena vlast, otupljena i skupljena u svojim foteljama podršku nam nije dala, već smo je dobili u starim partnerima; Primorsko-goranskoj županiji i dr. Julijanu Sokoliću, promotoru očuvanja kulturne baštine naših otoka. Klub pomoraca Lošinj zajedno s predsjednikom Luciom Jurjakom otpočetak je podržao udrugu "Magriž" i našu želju za otvaranjem muzeja u Martinšćici i time

bili velika podrška opstojanju i realizaciji našeg cilja. Iz udruge "Magriž", članovi Kluba pomoraca su Ivo Saganić (predsjednik udruge "Magriž"), Giannino Saganić (dopredsjednik), te njezini aktivni članovi Libero Kučić i Marino Soldičić.

Prošle su bile četiri godine od prezentacije knjige u Martinšćici, a onda, srpnja 2020. godine, grupa pomoraca iz Martinšćice i njihovih istomišljenika, udruženih u udrugu "Magriž", pod vodstvom kapetana u mirovini Iva Saganića, ostvaruje s preko 700 sati dobrovoljnog rada svoj san o otvaranju muzeja u Martinšćici. Muzeju je ime "Andrija Linardić". Ime je dobio po vlasniku tvornice eteričnoga ulja iz Martinšćice, prvog proizvođača eteričnog ulja od smilja na svijetu. Čovjeka zbog kojega je ime Martinšćice (San Martino) i njegovih proizvoda bilo poznato na tri kontinenta još početkom 20. stoljeća. Andrija Linardić je bio vlasnik m.j. "Maria Madre", a s grupom mještana bio je 1928. suvlasnik p.b. "Louise" od 982 BRT, prvog željeznog broda na parni pogon na otoku Cresu. Ujedno, Martinšćica je naselje na otoku Cresu koje je po broju stanovnika dalo najviše pomoraca - strojara i pomorskih kapetana - u 20. stoljeću.

Tokom 2021. godine, udruga "Magriž" s podrškom svojih 80 članova i volonterskim radom dvadesetorice članova, s dežurstvom od po dva sata dnevno, dobila je priznanje time što je muzej u Martinšćici samo ovoga ljeta u 101 dan posjetilo 1080 posjetilaca, što je pridonijelo njihovoj želji o prikazu kulturne baštine svoga zavičaja domaćim i stranim gostima.

Snimljeni dokumentarni film "Samo jedna kapljica - čitav oblak miomiris", pod pokroviteljstvom TZ Cresa i Grada Cresa, u realizaciji udruge "Magriž", umirovljenih pomoraca i snimatelja, producenta filma Sanjina Badurine, ali i još uvijek aktivnog pomorca "Rapske plovidbe" Rab, ostvaren je još jedan san otočkih pomoraca u nastojanju u očuvanju kulturne baštine našeg otoka Cresa, što se najbolje vidjelo na premijeri filma u Martinšćici, Cresu i Malom Lošinj, 9., 10. i 11. listopada 2021. Slijede prijevodi filma na četiri svjetska jezika, da kulturna baština našeg otoka prikazana u filmu što više priraste srcima naših stranih posjetilaca.

PIŠE ENES FAZLIĆ

Sjećanje na otvaranje koparske luke i malo više

Siguran sam da sam zadnji sudionik pri otvaranju koparske luke s morske strane. Mislim da bi to bilo šteta prepustiti zaboravu, a ne zabilježiti. Isto tako potrebno je zabilježiti i dio nedavne povijesti Lošinja. Iako naizgled nisu povezane, a opet jesu kao i razdoblje iza Drugog svjetskog rata. Pa počnimo.

Završio je svjetski rat i počinje obnova. Iz razorene riječke luke dižu se potopljeni dva broda i dijelovi konstrukcija lučke infrastrukture. Brodovi se obnavljaju i dobivaju imena "Učka" i "Galeb". "Galeb" je i danas plutajući, a "Učka" je završila u rezalištu. Ovo se spominje jer "Učka" je poveznica s Lošinjem. O tome malo kasnije. S obnovom zemlje započinje i gradnja novih brodova, pa tako pored trgovačkih brodova, u "Brodogradilištu Uljanik" u Puli gradi se serija putničkih brodova ("pjesnika", "gradova"). U to vrijeme i mi učenici završavamo pomorsku školu i počinje razdoblje kadeture i asistenture. Plove brodovi obnovljene "Jadranske linijske

plovidbe", skraćeno "Jadrolinije", i brodovi "Jugoslavenske linijske plovidbe", skraćeno "Jugolinije".

Zapošljam se u "Jadroliniji" i plovim kao asistent stroja. Jedan od brodova na kojima sam plovio bio je m.b. "Vuk Karadžić", na liniji Rijeka - Mali Lošinj. I tako je počela moja životna veza s Lošinjem. U to vrijeme je lošinjaska riva bila bijela cesta, a kino najvažnije kulturno mjesto. Mi s broda, kod kupnje karata, kod gospođe Miriam, blagajnice kina, imali smo prednost jer smo - s broda. Navečer bi se zaustavio motor za rasvjetu broda, a isto tako, nakon "sinjala", i motor rasvjete grada u Sv. Martinu.

Sjećam se, i kada je Lošinj bio pogranično područje pa je, u Rijeci pri ukrcaju putnika, na barkarižu "Vuka" bio i milicioner, koji je legitimirao putnike i dozvoljavao ukrcaj samo onima koji su imali posebnu otočnu plavu legitimaciju (pitajte Antu Komadinu, koji je bio "ispred broda" i tamo kontrolirao karte!).



Enes Fazlić

Rođen 5. 2. 1937. u Beogradu od majke Mile Mikuličić, rođene Bakarke iz pomorske obitelji, i oca Idriza, Banjalučanina, kapetana na riječnim brodovima. Osnovnu školu pohađao u Zemunu i Slavenskom Brodu, budući da je otac bio kapetan Lučke kapetanije u Bosanskom Brodu. Kao učenik svako ljeto provodio ferije kod tete Vile u Bakru. Tu, a i u genima, rodila se ljubav prema brodovima i njihovim strojevima.

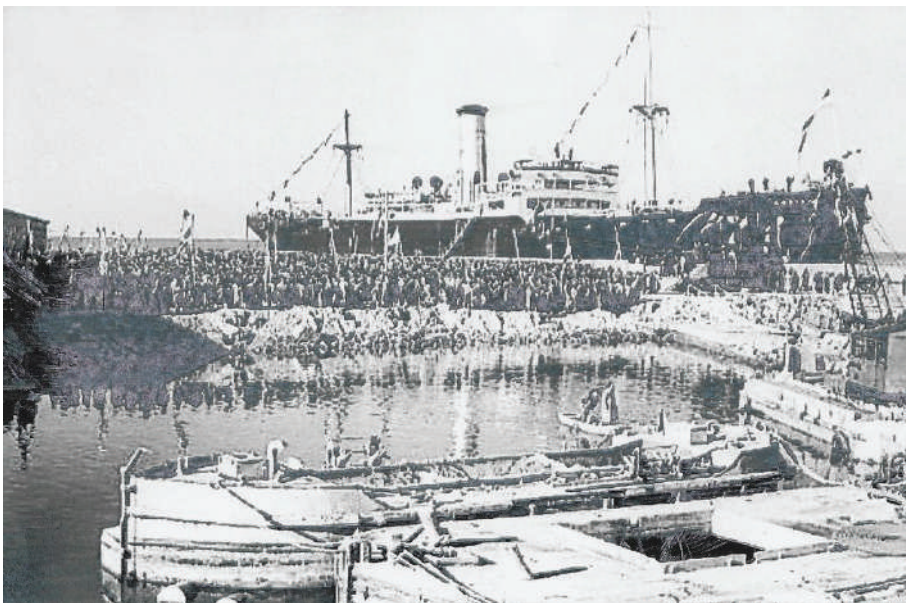
Pomorsku školu u Bakru započeo 1950., a završio 1955. godine. U ono doba, poslije prvog razreda išlo se na ukrcaj na brod u trajanju od godine dana, a u svojstvu učenika na praksi.

Poslije Pomorske škole radio je par mjeseci u brodogradilištu "V. Lenac", a zatim plovio na brodovima "Jadrolinije" i "Splošne plovidbe" u svojstvu asistenta i časnika stroja. Tokom navigacije položio je ispit za pomorskog strojara treće (1957.) i druge klase (1962.) i obavljao poslove za prvoga časnika stroja.

Po ženidbi radi neko vrijeme u "Brodogradilištu Lošinj". Tijekom studija, na Višoj pomorskoj školi u Piranu, kojeg završava 1964. kao i ispita za pomoćnog strojara prve klase, ponuđeno mu je mjesto nastavnika u Pomorskoj školi u Malom Lošinju (1964.). S prekidima bio nastavnikom u Pomorskoj školi dvadeset godina. Na Pedagoškom fakultetu u Rijeci diplomirao 1979. godine, te postaje profesorom mehanike i strojarstva. Napisao skripta iz Brodske elektrotehnike za 3. i 4. razred pomorske škole.

Dana 25. listopada 1979. g. izabran je za prvog predsjednika Udruženja pomorskih strojara u Malom Lošinju.

Nakon napuštanja nastavničkog rada 1986. bio u poduzeću "Jadranka" voditelj rashladne tehnike, a prije odlaska u mirovinu 1992. godine plovio još par godina na brodovima "Lošinjске plovidbe" kao upravitelj stroja.



p.b. "Gorica", izgrađena 1926. u Glasgowu, 9300 DWT, duljina prije svega 135,7 m, širina 17,1 m

"Jadrolinija" i "Jugolinija" povećavaju svoju flotu novim i modernim brodovima i u pedesetim godinama prošlog stoljeća dolazi do osnivanja i drugih broderskih poduzeća, pa tako i "Splošne plovnice" iz Pirana, "Kvarnerske plovidbe" u Rijeci, pa "Lošinjske plovidbe" i drugih.

Jednog dana u to vrijeme dolazi kadrovik na brod i pita me bi li išao ploviti na "Splošnu plovnicu". Pristao sam i eto mene u Dubrovniku na p.b. "Rogu". Parobrod "Rog" je bio brod iz serije "Liberty Canada". Bilo nas je šest asistenata i pet kadeta, Slovenaca i Hrvata. "Rog" je bio i školski brod koji će dati budući rukovodni kadar u pomorskoj sferi Slovenije.

Plovim i na drugim brodovima "Splošne", a 30. rujna 1958. ukrcavam se na "Goricu" u svojstvu trećeg časnika stroja. "Gorica" je bio stari parni brod kupljen u Grčkoj. Imao je nadgrađe i strojarnicu na sredini broda što je onda bilo uobičajeno. Ovo naglašavam zato jer kad je bio prazan, polovica propelera je bila van vodne linije. Ovo će možda biti značajno potom. Glavni stroj je troekspanzioni parni stroj s 42 okretaja u minuti. Otplovili smo za Rotterdam i prazni se vratili natrag i usidriili ispred Pirana.

Došao je i dan svečanog otvaranja luke Koper, 7. prosinca 1958. (prvih 135 metara nove obale) s "Goricom" i sa mnom na manovri u stroju. Upravljačko mjesto sa strojem je sadržavalo manevarski ventil (regulacija dotoka pare, a time i broja okretaja stroja), "makinete" za prebacivanje kulisa i time smjera okretanja stroja, telegraf za zapovijedi i doglasnu cijev (cijev od zapovjedničkog mosta s formiranim usnikom i zviždaljkom). Telefona tada još nije bilo.

I manovra pristajanja počinje. Zapovijed – "lagano naprijed", odgovaram i izvršim. "Stoj" – zaustavljam stroj. Zapovijed – "lagano krmom" – izvršavam. Zapovijed – "svom snagom krmom" – izvršavam. Telegraf mi ponovno zapovijedi, znam što to znači i stroj vrti "tutta forza", a onda pisak iz doglasne cijevi i nerazumljive riječi, pa buuum, i zapovijed "stoj". Kada sam malo kasnije izašao iz strojarnice, vidio sam malu rivu i nasip u koji je brod pramcem udario.

Istu večer je na radiju bila "Emisija za pomorce" i urednik Knezoci, koji je tu emisiju na Radio Zagrebu godinama vodio, pita pilota o pristajanju u novoj luci? Odgovor je bio – "Ništa posebno", a bilo je! Ja pak mislim da dio krivice za udarac ima i polovica propelera van mora!

I sad "Učka". Brod je bio "Jugolinijin", kojeg je preuzela "Lošinjska plovidba", kao

Vrijednost i potreba očuvanja sjećanja i njihovim zapisom

S oduševljenjem sam primio u obradu za tisak profesionalna sjećanja dvojice naših brodstrojara, već godinama u mirovini, ali koji ne miruju. Zahvaljujući takvim aktivnim penzionerima, dobili smo za naš list vrijedna, dragocjena svjedočanstva o plovidbama prije šezdeset i više godina.

Prvi je naš malološinjski sugrađanin, prof. Enes Fazlić, kojeg možemo svakodnevno sresti dok živo hoda i obilazi ulice i trgove, susreće se s ljudima i srdačno razgovara i nenametljivo zaključuje dobrotu takvih razgovora. Drugi je Josip Grubešić, nekadašnji tehnički inspektor i rukovoditelj pogonskog sektora u "Lošinjskoj plovidbi", koji je već pisao i objavio svoje uspomene na plovidbu broda "Marina" nakon preuzimanja u Švedskoj 1969. godine i plovidbe do Malog Lošinja.

Njihovim pisanjem približuju nam nekadašnju plovidbu, ali i potiču svojim primjerom mlade, sadašnje naraštaje da se prime olovke, pera ili PC-a i započnu pisati o svojim dogodovštinama, brodovima i ljudima na brodovima. Nitko ne može približiti čitateljima život na brodu kao živi svjedok istinskih doživljaja i čuvar sjećanja. Ako se ništa ne zapiše, ništa ne poslika, ništa se nije ni dogodilo. Dogodio se život bez datuma, lijepih i manje lijepih trenutaka, koji svi čine lepezu života i dopunjuju mozaik moreplovljenja.

Čestitam našim umirovljenim strojarima još jedan Božić i Novu godinu i hvala im za njihove hrabre napore protiv zaborava.

Julijano SOKOLIĆ

i druge slične. Flota se povećavala, modernizirala, a direktor "Lošinjske" Smiljan Rukonić bi znao reći: "Neka bude brodova da naši ljudi i familije imaju kruha".

Godine su prošle i "Učka" je, prije odlaska u rezalište, došla u Lošinj. Mi, mladi nastavnici stručnih predmeta lošinjske pomorske škole – Poduje, Cecić, Žauhar, Fazlić – dobili smo priliku i uzeli s "Učke" dijelove za školu, da budu nastavna sredstva. Pored ostalog i danas ćete vidjeti košuljicu i poklopac cilindra glavnog motora F.I.A.T. blizu stepeništa zgrade Srednjoškolskog centra. Skupljali su se dijelovi strojeva i prije, s parnih brodova, s m.b. "Makedonija" i m.b. "Jesenice" od "Jugolinije", pa i s rezališta brodova u Sv. Kaji.

Bilo pa prošlo! Neka ova sjećanja ostanu i dalje fragment u bogatoj pomorskoj povijesti Lošinja.

Dodatak sjećanju Enesa Fazlića iz emorje.com (30. 12. 2018.)

Zlatan Čok, najstarejši pomorski agent v Koprnu in izjemen strokovnjak s područja pomorskih prevoza v svoji najnoviji knjigi Izzivi "tajnega" agenta piše: "Otvoritve se je udeležila večina Koprčanov, med njimi seveda tudi jaz. Bili smo ponosni na novo pridobitev, saj smo se zavedali, kako pomembno je novo okno u svet. Ladja 'Gorica' je ob pristanku zaradi majhne okvare stroja s premcem zadela v obalo, kar je množica razumela kot krstitev obale in zaploskala, jaz pa sem vedel, da je moralo biti nekaj narobe s strojem. Na srečo udarec ni bil močan in ni ogrožal varnosti ladje."

PIŠE MARIJANA DLAČIĆ, VIŠA KUSTOSICA LOŠINJSKOG MUZEJA

Uz 20. obljetnicu otvorenja Muzejskog prostora Kula

Ove se godine obilježava 20. obljetnica od otvorenja Muzejsko-galerijskog prostora Kula u Velom Lošinju, tada u sastavu Pučkog otvorenog učilišta Mali Lošinj, a od 2007. u sklopu novoosnovanog Lošinjskog muzeja kao jedan od tri objekata sa stalnim postavom, uz palaču Fritzi u Malom Lošinju i Arheološku zbirku Osor u Osoru. Otvorenje muzejsko-galerijskog prostora u Kuli imalo je dvostruki značaj. Kula je, nakon višestoljetnog zapuštanja, napokon obnovljena i stavljena u funkciju koja naglašava njenu stvarnu i simboličku važnost u kontekstu Velog Lošinja. Usto, velik dio stalnog postava posvećen je pomorstvu čime je javnosti po prvi puta predstavljen važan dio velološinjske prošlosti i baštine.

Stalni postav osmišljen je na 3 etaže, u prizemlju te na prvom i drugom katu, a treći kat predviđen je za povremene izložbe. Prizemlje je posvećeno nalazu Apoksiomena, grčke brončane statue pronađene u podmorju otočića Vele Orjule u blizini Velog Lošinja, a središnje mjesto zauzima replika Apoksiomena u položaju kako je ležala na morskom dnu. Na prvom katu predstavljena je prošlost Velog Lošinja i njemu gravitirajućeg područja, od pretpovijesnih lokaliteta do početka 20. stoljeća, obilježenog razvojem turizma. Među ostalim, ovdje su prikazana podvodna arheološka nalazišta s antičkim teretom koja svjedoče o važnim trgovačkim plovidbenim rutama. Već je postavom u prizemlju i na prvom katu naznačena buduća usmjerenost stanovništva moru.

Drugi kat u potpunosti je posvećen pomorstvu. Kronološkim slijedom izložene su slike portreta velološinjskih kapetana i jedrenjaka na kojima su plovili. Postav započinje reprodukcijom nadgrobne ploče najstarijeg poznatog velološinjskog pomorca i brodovlasnika, Blaža Gladulića, iz 1604. godine, čiji izvornik se nalazi u župnoj crkvi Sv. Antuna Opata. Zatim slijede portreti Petra Petrine zvanog Ride



(1606. - 1693.), prvog lošinjskog kapetana duge plovidbe, portret kapetana Tomasa Raguzina iz 1771. godine, portreti Agostina Petrine od Stefana (1708. - 1793.) i Antonija Budinicha zvanog Antigo (1714. - 1791.), zatim portreti kapetana iz 19. stoljeća Antonija Bussanicha, Simeona Crelicha, Antonija Letticha zvanog Tonibello i portret Gaspara Craglietta koji je mnoge vrijedne umjetnine darovao župnoj crkvi Sv. Antuna Opata i crkvi Gospe od Anđela. Kasnije je postav nadopunjen restauriranim portretom nepoznatog kapetana iz fundusa Lošinjskog muzeja. Izložene su i slike jedrenjaka, nave "Maria Madre Amorosa" čiji je kapetan bio Šimun Budinić, kasnije prvi načelnik novosnovane velološinjske općine 1808. godine, i brika "Piccolo Joachimb" kojim je zapovijedao Antonio Bussanich. Slijedi pano o izgradnji lukobrana u Rovenskoj za koji je 1856. godine kamen temeljac položio nadvojvoda Maksimilijan Habsburški, mlađi brat cara Franje Josipa I. i kasniji meksički car, te pano o habsburškom nadvojvodi Karlu Stjepanu, dugogodišnjem stanovniku Velog Lošinja koji je svoje jahte nazivao po

obližnjim lokalitetima, poput jahte "Ososero". Veliki pano posvećen je zavjetnim slikama jedrenjaka koje se nalaze u kapeli Navještenja Marijina (Annunziati) na Čikatu te u svetištu Majke Božje na Trsatu. Središnje mjesto zauzima model barka "Esempio", posljednjeg jedrenjaka izgrađenog u brodogradilištu u Rovenskoj čiji je zapovjednik bio Adelbrand Petrina koji je kasnije bio i kapetan "Contesse Hilde", posljednjeg lošinjskog jedrenjaka duge plovidbe koji je plovio u prvom desetljeću 20. stoljeća. Uz panoe i središnju instalaciju, u prozorskim otvorima i u vitrinama izloženi su dijelovi brodske opreme i priručnici za plovidbu te brodska škrinja u kojoj je brodograditeljski alat posljednjeg velološinjskog graditelja drvenih brodova, Ignazija Budinicha.

Iz navedenog je razvidno da se značajnija pomorska djelatnost počela razvijati tek u 17. stoljeću da bi puni procvat doživjela u 18. i 19. stoljeću, nakon čega počinje stagnacija i propadanje pomorske djelatnosti. No, treba napomenuti da se pomorska djelatnost u Velom Lošinju uglavnom ograničila na pojedince ili pojedine obitelji,

bez značajnijeg utjecaja na širu zajednicu, o čemu posredno svjedoči i sam postav. U tome se pomorska prošlost Velog Lošinja razlikuje od Malog Lošinja gdje je u brodograđevnoj djelatnosti zaposlen velik dio stanovništva, a pridonijela je i promijeni vizure samog naselja. Zanimljivo je stoga napomenuti da su u jednoj vitrini izložene dionice velološinskog Brodarskog društva koje je osnovano u prosincu 1855. godine, a već početkom 1858. godine je likvidirano. Ostaje pitanje zašto u Velom Lošinj u ono nije zaživjelo, pogotovo u usporedbi s Malim Lošinjem koji je tih godina već ubirao značajne plodove udružene pomorske i brodograđevne djelatnosti. Zaključno, treba naglasiti da je pomorstvo Velog Lošinja sveobuhvatno predstavljeno te su jasnim i pristupačnim jezikom opisane značajke i posebnosti velološinskog pomorstva, pri čemu je središnje mjesto dano autentičnoj "priči" Velog Lošinja: kapetanima.

Na trećem su katu od 2015. godine izloženi modeli jedrenjaka karakterističnih za lošinjski akvatorij - bracere, gripa, logera i marsilijane - te model istarskog trgovačkog jedrenjaka iz 15. stoljeća. Uz svaki model je opis fizičkih karakteristika i maritimnih sposobnosti pojedinog tipa broda. To su teretni i trgovački brodovi koji su se koristili za plovidbu Jadranskim morem pa su, u usporedbi s kasnijim jedrenjacima, bili manjih dimenzija i mogli su se graditi u manjim lokalnim škverovima. Iako karakteristični za lošinjski akvatorij, ovi su tipovi jedrenjaka srodni jedrenjacima na ostatku istočnojadranske obale pa je ovim dijelom postava uspostavljena korelacija sa širim prostorom. Slijedom toga, dok je postavom na drugom katu dan sveobu-

hvatani prikaz pomorstva u Velom Lošinj, postavom na trećem katu su gospodarske i trgovačke značajke lošinjskog pomorstva stavljene u kontekst šireg okruženja.

Otvorenjem Muzejskog prostora Kula, Veli Lošinj dobio je ustanovu koja svojim postavom dostojno predstavlja prošlost i značaj naselja i njegovog stanovništva, posebno pomorstva. Nakon mnogih nespješnih pokušaja ustanovljenja pomorskog muzeja, na ovaj je način barem dijelić pomorske prošlosti dobio zaslužan spomenik i primjereno predstavljen javnosti. Treba se prisjetiti da je 1955. godine u Malom Lošinj ustanovljen Općinski muzej s pet odjela od kojih je samo jedan bio posvećen pomorstvu, no zbog njegovog je značaja među stanovništvom ostao upamćen kao Pomorski muzej. Nažalost, muzej je zbog problema s prostorom zatvoren 1960. godine, a predmeti iz postava su seljeni po raznim objektima, pri čemu je velik dio građe nestao. Drugi pokušaj otvaranja pomorskog muzeja započeo je 80-ih godina 20. stoljeća te je u prosincu 1986. godine Skupština općine Cres-Lošinj donijela odluku o osnivanju povijesnog i pomorskog muzeja Cres-Lošinj koji je trebao djelovati u sklopu Narodnog sveučilišta. U savjet budućeg muzeja su, uz pojedince, uključeni i predstavnici važnijih društvenih, gospodarskih i političkih subjekata, no kao i ranije, najveći je problem predstavljao nedostatak prostora. U početku je razmatran jedan od objekata Odgojnog zavoda u današnjoj Ulici svete Marije koji je izvorno pripadao brodograditeljskoj obitelji Kozulić (Cosulich) čiji je potomak, Alberto Cosulich iz Venecije, iskazao volju uključiti se u realizaciju budućeg muzeja. Kasnije je u obzir došla i zgrada bivše Pomorske škole. Kao i Općinski muzej, i ovi su pokušaji zapeli na istom problemu, prostoru. Uzevši u obzir navedeno, otvorenje stalnog postava u Kuli zaista je izniman događaj u kulturnoj i muzejskoj prošlosti otoka Lošinja. No, u Kuli je predstavljen samo jedan segment pomorske prošlosti. Uz Školski muzej pomorstva i pomorskog školstva u prostorijama Srednje škole Ambroza Haračića i interpretacijski centar Lošinjski loger "Nerezinac" u kojem je prikazan dio mornarske svakodnevice, gotovo je u potpunosti zaokružena kompleksna priča o lošinjskom pomorstvu. Gotovo, stoga jer još uvijek nedostaje muzejski postav kojim će se primjereno obraditi i predstaviti brodogradnja u Malom Lošinj, čime bi napokon bili obuhvaćeni svi segmenti višestoljetne i bogate lošinjske tradicije.

Brodski život

Brodski je život široka tema, naročito kada se vraćamo unatrag, u vrijeme moje mladosti, tamo prije pedesetak godina. Ne treba ni reći kako nije bilo mobitela, na brodu ni televizije. Mogli ste imati kakav radio ili kasetofon i to je bilo sve. Dolaskom na brod bilo mi je normalno zateći harmoniku i nekoliko gitara. Pilo se, kartalo, pala bi pjesma, a šala je bila svakodneva. U tim šalam često je jedna strana stradala.

Evo jedne takve. Na brodovima "Jugolinije" plovila su tri brata, tri kuhara. O Bože!! A znalo se čuti: Čuvaj me Bože kuge i rata i tri M... brata. Nisam htio ispisati čitavo prezime jer su isti bili oženjeni i imali djecu. Vraćam se na brod, a vidim hrpu ljudi i žena kako silaze s broda. Gvardija, šta je ovo, pitam kormilara na skali. Kakva je ovo procesija? Ma to je posjeta kuharu, njegova obitelj i prijatelji. Vidim ja tu čudo ljudi, a vidim i da se nešto zagonetno smiješe. Jeste, ali ne znam da li vam smijem reći? Hajde, daj, pričajte, u povjerenju. Dalje od mene neće. Ma znate, ja i kadet smo primijetili da se kuhar nešto mota nakon ručka oko kuhinje. I vidimo mi kako nosi u kuhinju gudića. Otišli smo gore na ošpiraj iznad šporeta, pa pratimo. Stavio ga je u peć, pa kad je valjda bio pečen, zaključao je kuhinju, pa se uputio prema vani. Ja brži pa ovako smireno, naoko pospano. Pa kamo ćemo, kogo? Pa kamo? Tu smo, pa idem po familiju i prijatelje da im pokažem brod. Čim je on odmakao, ja i kadet na ošpiraj. Spuštamo konop, a na njemu čvor do čvora i daščica na početku. Znae kadeta, jak i spretn, pa silazi, a daščica na peći da može na nju stati prije nego skoči. Jedna kašeta i malo špage i eto ti gudića gore. Zaključali se mi u kabinu, a dalje znate.

Nakon nekog vremena, eto ti kuhara sa svojom svitom. Bog, gvardija, ima li šta novo? Ma, dosađujem se tu na skali, ništa posebno. Prošla minuta, dvije, pa urlik. Da mu majku... i mater i oca... Eto ti kuhara k meni. Zemljače moj, moram ti se izjadati. Iz istog smo kraja i ovdje samo tebi vjerujem. Pa priča i psuje i opet priča i psuje...

Nego, kad sve ovo znaš, dođi sa mnom. Zamoli kadeta da te zamijeni. Imam dobro pršuta, sira i svašta još. Dođi i jest ćeš s nama. Ma što da vam govorim. Morao sam gutati da ne posumnja u mene. Bili su mi ovo najteži zalogaji u životu.

Morski



PIŠE JOSIP GRUBEŠIĆ, INŽ. BRODSKOG STROJARSTVA

Moje prvo putovanje oko svijeta s p/b “Bosna”



Kada sam završio Pomorsku školu u Bakru, 1953. godine, započeo je moj pomorski život. Sada je tek počela trka za zaposlenjem jer u cijeloj zernlji, uz šest pomorskih škola brodstrojarskog smjera koliko ih je sveukupno bilo, završilo je po prilici oko 300 đaka, tj. budućih asistenata stroja koje je trebalo ukrcati na brodove kako bi stekli staž od dvije godine navigacije, da bi polagali ispit za pomorskog strojara III. klase. Pomorska poduzeća koja su tada postajala bila su sljedeća: Jugoslavenska linijska plovidba – Rijeka (Jugolinija), Jadranska linijska plovidba – Rijeka (Jadrolinija), Slobodna plovidba – Split, Splošna plovba Koper – Piran i dr.

“Jugolinija” se sastojala od “Slobodne plovidbe” i “Linijske plovidbe”. Ova prva imala je crveno-bijelo-crveni dimnjak, a druga plavo-bijelo-plavi dimnjak, naravno s crvenom petokrakom na bijelom polju. Za stupiti u radni odnos s bilo kojom od ovih pomorskih kompanija, trebalo je kao prvo, tzv. famozna politička dozvola za one brodove koji su plovili na međunarodnim linijama (tj. u inozemstvu). Za dobiti političku dozvolu trebao si imati super-dobre karakteristike. Međutim, ni to nije bilo dovoljno, jer ako si se za vrijeme školovanja zamjerio nekom partijskom-omladinskom rukovodiocu onda si bio na tzv. crnoj listi i uzalud si tražio tu dozvolu – mogao si ploviti samo po Jadranu.

Neki od mojih kolega čekali su i po dvije godine na ukrcaj. Ja sam imao sreću da sam do jeseni 1953. godine dobio sve potrebne dokumente i iste uz molbu i opširnu biografiju predao kadrovskoj službi “Jugolinije”. Ubrzo sam dobio odgovor da sam primljen u radni odnos i da čekam brod, kada ću biti pozvan na ukrcaj.

Konačno 16. kolovoza 1953. dobio sam obavijest da dođem u kadrovski odjel “Jugolinije”, gdje sam dobio nalog ukrcaja na p.b. “Bosna” u svojstvu asistenta stroja. Brod se nalazio na tadašnjoj Gortanovoj obali na Žabici gdje je krcao generalni teret za luke Dalekog istoka. Za sve one koji se ne sjećaju toga broda, potrebno je napomenuti da je to onda bio najveći brod, ne samo “Jugolinije”, već i čitave jugoslavenske trgovačke mornarice s 12.293 tona nosivosti. Imao je 40 članova posade, parni pogon tj. troekspazijani parni stroj s pregrijanom parom, pet tzv. škotskih kotlova preuređen na loženje

s naftom, što je u ono vrijeme bio jedan od modernijih pogona.

Treba znati da su ostali parni brodovi bili loženi ugljenom, što je vrlo složen i težak posao. Dana 18. kolovoza 1953. godine, s nalogom ukrcaja, pošao sam na brod i matrikulu (pomorsku knjižicu) predao drugom časniku palube radi upisa ukrcaja. Smješten sam u jednu dvokrevetnu kabinu s još jednim asistentom.

Ukupno na brodu bilo nas je tri asistenta stroja i dva kadeta. Zapovjednik broda bio je kap. Ožanić iz Zadra, a upravitelj stroja Marijo Kopajtić iz Kostrene sv. Barbare. Također, prvi časnik palube je bio je Viktor Pezelj, također iz Kostrene sv. Barbare. Moja mama, kao svaka brižna majka, preporučila me kod kap. Pezelja da pripazi na mene, jer smo njega mi poznavali još iz Kostrene, kada sam bio dijete. Međutim, meni je ta njezina briga za mene smetala i bilo mi je neugodno.

Kako bilo da bilo, moj pomorački život započeo je tih prvih dana odlaskom broda iz Rijeke za Daleki istok preko Sueskog kanala i plovidbom kroz Crveno more.

Možete zamisliti kakva je vrućina vladala u strojarnici broda s pregrijanom parom i putovanjem Crvenim morem gdje je vanjska temperatura 40 st. C. U strojarnici je bila i do 60 st. C. Ventilacija je bila ona prirodna, tj. kroz brodske šijune (vjetrolovke) što bi brod hvatao, ako nije bilo vjetra, samo svojom brzinom u plovidbi. Brzina broda bila je oko 12 NM što je u to vrijeme bila vrhunaska brzina za brodove toga tipa.

Prolaz Sueskim kanalom je također življaj za sebe. U luci Port Said (Egipat), čeka se na ulazu da se formira konvoj. Svaki brod mora imati na pramcu jedan posebni reflektor koji služi za noćno osvjetljenje kanala, kako bi se moglo vidjeti plutače koje označavaju lijevu i desnu stranu kanala, a i sam rub obale tamo gdje plutače ne postoje. Razina obale je jako niska u početku s desne strane kanala ostaje naselje Port Saida. Uz sam kanal s desne strane ide autocesta, tako da pratite kretanje prometa po toj cesti. Vegetacija je prilično bogata barem na onoj desnoj strani, a s lijeve strane je sama pustinja (pijesak), a što god se ide južnije, krajolik postaje sve više pust i vidi se samo pustinja s jedne i druge strane. Koji put se primijeti konvoj deva i beduini koji ih prate, svi odjeveni u

bijelo. Nakon desetosatne vožnje dolazimo do jednog proširenoga dijela kanala, tj. većeg jezera i tu se nalazi luka Ismailia.

To je odredište gdje ovaj konvoj čeka dolazak brodova sa suprotne strane tj. iz Crvenog mora. Tu se također mijenja pilot, jer onaj što se ukrcao u Port Saidu, sada se iskrcava, a ukrca se novi koji će nas voditi do ulaza u Crveno more. U Port Saidu na svaki brod koji doplovi odmah se s barkama punim svakakve vrste robe i suvenira ukrcajavu arapski trgovci koji zauzimu svaki slobodan dio palube i u hodnicima. Tu izlože svoju robu i počne pravi seoski sajam. Na svim jezicima svijeta, pa tako i na našem, trgovci izvikuju svoju ponudu: “Dobra roba, kupi, kupi, koliko daješ, dvije funte, tri funte” itd.

Tu ima svega pomalo, od košulja, hlača, donjeg veša, čarapa, cipela, šlapa do tehničke robe, tranzistora, brijačih aparata, svih vrsta satova i puno svega ostaloga. Svatko od nas nešto i kupi, ili zamijeni za cigarete. Neki od tih trgovaca ostaju na brodu sve do Ismailije, tj. do onog mjesta gdje se mijenja pilot. Onda se drugim brodom iz konvoja, koji se mimoilazi, ponovno vraćaju u Port Said. Ukrcaš drugi pilot i čekajući da prođe nadolazeći konvoj brodova iz suprotnog smjera cca. nekoliko sati ponovno dižemo sidro i nastavljamo plovidbu drugim dijelom kanala, od Ismailije do samog izlaza. Krajolik je sama pustinja s jedne i druge strane kanala. Ako imamo sreće da ne puše vjetar, onda je vožnja donekle ugodna, izuzevši velike vrućine koje tu vladaju. Ali često u tim predjelima puše pustinjska oluja i onda je nemoguće biti na palubi, sve bude ispunjeno pustinjskim pijeskom. Sva vrata i finestrine (prozorčice) treba dobro zatvoriti, a isto tako i šijune (tj. ventilaciju) u strojarnicu, da u prostor ne bi ulazio pijesak. Možete zamisliti kakva vrućina vlada u prostorijama, a pogotovo u strojarnici. Sve to treba izdržati dok taj vjetar ne prestane, ili dok ne izađemo iz kanala. Konačno, kada uđemo u Sueski zaljev u luci Suez iskrcavamo posljednjeg pilota, primamo vlasti na brod radi carinskih dokumenata i nakon završene procedure pregleda brodskih svjedodžbi opraštamo se s vanjskim svijetom i nastavljamo plovidbu prepušteni sami sebi...

Ploveći Crvenim morem uz nesnosne vrućine koje tu vladaju, mi obavljamo svoje

Josip Grubešić

Rođen 22. prosinca 1933. godine u Sv. Kuzmu nad Bakrom, od oca Stjepana, koji je bio šef željezničke postaje, i majke Marice, rođene Pajkurić iz Kostrene Sv. Barbare, gdje se obitelj nastanila. Nakon početka Drugog svjetskog rata dolazi do talijanske okupacije, a nakon rujna 1943. dolaze Nijemci koji će ostati do 1945. godine. Kako je otac šef željezničke stanice na Sušaku, na Brajdic, njegova obitelj 1946. dobiva stan na Delti, preko puta riječkog kazališta. Nakon osnovne škole, 1948. upisuje se na Pomorsku školu u Bakar. Po završetku prvog razreda ide na jednogodišnju praksu, u kojoj mijenja tri broda ("Lika", "Durmitor", "Skoplje").

Godine 1953. završava školovanje u Bakru i ukrca se na p.b. "Bosnu" kao vježbenik stroja. Nakon godine dana polaže ispit za pomorskog strojaru III. klase i plovi na domaćim i stranim brodovima. Onda upisuje Višu pomorsku školu u Rijeci koju završava 1964., te polaže ispit za pomorskog strojaru I. klase. Najprije plovi na brodovima "Lošinjske plovidbe" kao upravitelj stroja, a 1970. godine prelazi u upravu poduzeća za tehničkog inspektora, da bi postao i direktor tehničkog sektora, posao koji je obavljao do odlaska u mirovinu 1992. godine.

svakodnevnih poslove. Prvo pristajanje smo imali u luci Aden i to na sidrištu radi ukrcaja bunkera (nafta, lož-ulja). Daljnje putovanje bilo je Indijskim oceanom za Južnu Koreju, u luku Kunsan i Makpo. Mi smo bili prvi brod koji je došao u tu luku nakon Korejskog rata. Morem su plivale plutajuće mine i već na ulazu u Žuto more trebalo je uzeti pilota kako bi dopremio brod do luke. Prvi dojam boravka u tim lukama bila je opća bijeda ondašnjeg stanovništva. Djeca su trčala za nama i nazivala nas Amerikancima, jer je za njih svaki bijelac bio Amerikanac. Tražili su žvakaće gume i cigarete. Imam i jednu sliku s jednim klinkcem koji je stalno bio s nama prilikom naših izlazaka u grad. Lakiše djevojaka bilo je svuda po luci; nudile su se i prodavale ljubav za novac. Iz Južne Koreje smo otputovali za Filipine, na otok Luzon, a luka se zvala Masinlok. To je bilo jedno malo selo s džunglom okolo. U samoj luci krca je mineral (rudača boksit) na primitivan način, brodskim dizalicama. Uz obalu su mogla pristati dva manja broda ili jedan veličine kakav je bio naš. Tako se često događalo da, kada bi stigao neki manji brod,

nas bi premjestili na vanjsko sidrište sve dok ne bi nakrcali taj manji brod, a onda bi nas ponovno vezali da nastavimo s ukrcajem. To se često ponavljalo, tako da smo mi tu ostali preko mjesec dana, dok smo završili s ukrcajem tereta.

Svaki put dok je brod bio na sidrištu, mi bismo spustili čamac u more i njim išli na obalu koja je bila izvanredno lijepo razvijena, s prekrasnim pješćanim plažama, a odmah iza plaže šuma džungle s kokosovim orasima po kojima su skakali razni majmuni, papige i ostale životinje. Boraveći tako jednom na obali, uspjeli smo uhvatiti jednog malog majmunčića, kojega smo uzeli na brod. On je na brodu, kada se dobro udomio, bio vrlo zabavan i radio razne nestašluke. Naprimjer, uzelo bi kojem članu posade njegove šlape ili kapu i onda bi se popeo na jarbol odakle bi se kesio i izvodio svakojake bravure dok ne bi odozgo konačno bacio kapu i šlape na palubu ili u more. To je postala skoro svakodnevna zabava, kako za nas, tako i za njega. Klima je bila tropska, vegetacija bujna. Vrijeme se izmjenjivalo čas s jakim tropskim pljuskovima kiše, a onda odmah iza toga opet sunce koje bi nesnosno zagrijalo lamarin (čelični lim) na palubi i spavanje u kabini bilo je nesnosno. Često sam spavao na palubi, gdje bi preko noći palo puno rose tako da su mi stari pomorci, iskusni ložači i mazači govorili da je bolje spavati u kabini, pa makar se znojio, nego vani na palubi, jer da ću to osjetiti pod stare dane. Naravno, sada znam da su imali pravo jer reuma i išijas koje sada ponekad osjećam posljedica su tog vremena.

Kada bi brod bio uz obalu, odmah nakon završene straže (gvardije) otišli bismo u malo prekrasno mjestance, gdje su sve kuće bile na stupovima od drveta, pokrivene palmovim lišćem, s jedne i druge strane ceste. Domaće stanovništvo bilo je susretljivo, djeca su nas uvijek dočekivala na izlazu iz luke i pratila cijelo vrijeme našeg boravka u mjestu. Tu je bilo i seoskih zabava, plesa na terasi ispred jednog bara. Upoznali smo se s djevojkama s kojima smo plesali, no njihovi domaći dečki su bili ljubomorni, tako da su jednom prilikom na nas bacali male otrovne škorpione iz kutija od šibica. Srećom, nijedan nas nije ugrizao jer nam je rečeno da s njihovim ugrizom može doći i do smrti.

Vrijeme boravka u toj luci brzo je prošlo, iako je vremenski dugo trajalo, jer nam je stvarno bilo vrlo zabavno i ugodno. Oproštaj od naših filipinskih cura bio je tužan, ali ipak neminovan, jer takav je život pomorca, Doći, upoznati se, voditi ljubav, a onda otputovati i možda se nikada više vratiti u tu istu luku.

Odatle smo otišli uzeti gorivo u luku Tarakan na otoku Borneo. Od Bornea smo se otisnuli na daleko putovanje preko Pacifika,

ploveći uz sam ekvator prema Panamskom kanalu, jer smo trebali doći u luku Philadelphiju u SAD.

Putovanje od Tarakana do Paname trajalo je punih 45 dana. To je ujedno bilo i jedno od najdužih putovanja morem ne pristajući ni u jednu luku. Na brodu je situacija postala nesnošljiva, svi smo bili nervozni, čak se nismo normalno ni pozdravljali. Onaj majmun nam je izvjesno vrijeme bila jedina zabava, ali nam je i to dosadilo pa su ga neki članovi posade čak počeli i maltretirati. Hrana je postala sve jednoličnija, a počela je i obavezna štednja pitke vode.

Tuširanje je bilo zabranjeno, a možete zamisliti u onoj vrućini ploveći tropima, radeći u strojnici na temperaturi i do 60 stupnjeva C, biti u nemogućnosti temeljitog pranja. Tuširali smo se na palubi morskom vodom iz protupožarnog voda. Mislim da bi bilo zgodno da vam opišem jedan takav rani dan u navigaciji u detalje, tako da dobijete predodžbu kako to izgleda kada se ponavlja iz dana u dan, svih 45 dana putovanja. Svaki član posade je obavljao svoj dio posla, već prema svom zanimanju kojega je imao. Ja ću, naravno, opisati svoj dio posla kao asistenta stroja. Straže se na brodu održavaju od 0 do 4, od 4 do 8 i od 8 do 12 sati, tj. četiri sata u straži, a osam sati slobodno. Postoji običaj da, kada si mjesec dana u jednoj straži, naprimjer od 0 do 4, onda se drugi mjesec mijenjaš u drugu stražu; od 4 do 8 i tako redom. Najbolja straža smatra se ona upravitelja stroja tj. trećeg časnika stroja ili palube - od 8 do 12 i od 20 do 24 sata. Nakon doručka otišao bih u strojnici u 10 minuta do osam sati, kako bih mogao primiti službu od svog prethodnika. Nakon pregleda cijelog postrojenja, opipavanjem rukom rotirajućih dijelova parnog stroja tj. ležaja ručaste osovine i ekscentara, te dinamostroja i pregleda ostalih pumpi u radu, kontrolirao bi se nivo vode u svih pet kotlova na njihovim vodoravnim, kao i tlak pare pojedinog kotla na manometrima.

Zatim bi se otišlo u tunel osovinskog voda koji je bio dugačak cijelu polovicu broda jer je parni stroj tj. strojnica bila u sredini broda. Tako, naprimjer, ako je brod bio dugačak ukupno 110 metara, cca 40 metara otpadalo je na taj tunel. Tu je trebalo opipati sve temeljne ležaje osovinskog voda i kontrolirati nivo ulja za podmazivanje u njima, kao i otporni ležaj, koji se nalazio na ulazu u tunel. Na kraju samog tunela trebalo je provjeriti rad statvene cijevi tj. šupernice (štela morta), da nema previše propuštanja mora, jer je jedna mala količina mora morala stalno dolaziti, a to je služilo za podmazivanje svetog drva u statvenoj cijevi. Iz kaljuža bi se to more ispumpavalo kaljužnom pumpom koja je bila pogonjena preko balansjera od

glavnog parnog stroja.

Tom pumpom također se pumpaju i kaljuže u strojarnici, već prema tome koji bi se ventili otvorili - L-D-S krma ili prova. Za vrijeme svake straže bilo je potrebno podmazivati sve pokretne djelove na parnom stroju, napravom za podmazivanje tzv. pantiganom u točno određenim razmacima i to kapanjem ulja u za to predviđene mazalice. U svaku mazalicu trebalo je uliti 40-45 kapi ulja, već prema veličini mazalice, iz tih mazalica ulje je kroz specijalno pričvršćene bakrene cjevčice na ojnici dolazilo do ručaste koljenčaste osovine i tako u sam ležaj ojnice. Temeljni ležajevi podmazivali su se iz fiksnih mazalica preko tzv. pavera, stijenja (kapilarno). Te su mazalice trebale uvijek biti pune ulja. Stapajica svakog cilindra, a bilo ih je tri, tj. cil. V.T. (najmanjeg), S.T. i N.T., bile su spojene preko križne glave na ojnicu i tako su pravocrtno kretanje stapa pretvarale u rotirajuće kretanje preko ručaste osovine, a ova opet preko osovine osovinog voda kroz onaj prije spomenuti tunel, okretale propeler koji je imao tri ili četiri krila (pate) i koji je ustvari pokretao brod. Broj okretaja propelera s tim parnim strojevima bio je cca. 65-70 okr./min. a to je davalo brodu brzinu i do 12 NM/sat. Tako da bi se tijekom jedne straže od četiri sata prešlo cca 48 NM, što bi u 24 sata dalo oko 288 NM. Naravno, to se postizalo u idealnim uvjetima; kada bi more bilo mirno. Te stapajice je također trebalo podmazivati u određeno vrijeme i to kanticom u kojoj je bilo tzv. ulje štela (crno gusto ulje) s jednim pinelom (kistom) koji bi se namočio u tu kanticu, a onda ručno prelazio po stapajici koja se vertikalno kretala gore-dolje. Sve to obavljali smo mi asistenti, a časnik u straži nas je nadgledao radimo li to dobro. Osim toga, trebalo je budno paziti da nivo vode u kotlu ne padne ispod minimuma te povremeno nadopunjavati svježom (kondenziranom) vodom, kako bi uvijek bilo dosta vode u svakom pojedinom kotlu. Svaki časnik stroja ispunjavao je strojarski dnevnik za vrijeme svoje straže, a njega su unošeni svi podaci koji su bili predviđeni za upis; od raznih temperatura, tlakova pa do potroška ulja, goriva, stupe i svih ostalih radova koji su se tijekom straže obavljali. Kada bih završio stražu, otišao bih u svoju kabinu gdje bih se nabrzinu oprao i presvukao iz radnog odijela i spremio za poći na ručak.

Messroom, tj. blagavaonica za posadu bila je na krmi broda. Salon časnika bio je na sredini broda, ispod zapovjedničkog mosta. Za vrijeme ručka malo bi se popričalo s ostalim članovima posade, ali to je bilo uvijek jedno te isto. Poslije ručka, ako je bilo lijepo vrijeme, malo bih prošetao po palubi, zabavljao se majmunom i oko 13 sati otišao na spavanje, kako bih mogao biti spreman

za večernju stražu. Ustao bih oko 16.30 sati i ponovo otišao na palubu gdje bismo sjedili na štivi, svi koji smo bili slobodni i prepričavali razne zgrade i nezgode iz prethodnih luka u kojima smo boravili.

Veliki bi događaj bio, ako bismo susreli drugi brod, koji bi plovio u suprotnom smjeru. Onda bi se međusobno pozdravljali ukoliko bi bio dosta blizu. Večera bi ubrzo došla tj. u 17 sati. Nakon večere u salonu posade ili u tzv. crvenom kutiću. To je bila prostorija na krmi broda u kojoj je bila knjižnica i radio. Slušao bih malo radio, lokalne radiostanice koje bismo uspjeli uhvatiti. Često su znali biti oni dosadni omladinski ili sindikalni sastanci na kojima su se čitali razni politički članci iz novina (Borba) koje je pisao Đilas, mi smo sve to čitali, a stariji partiji su nam po tome držali političke diskusije, no, kako smo kasnije doznali, Đilas je već bio u zatvoru, a da mi to nismo ni znali, te smo tako i dalje o tome diskutirali. Vrijeme večernje gvardije bi se brzo približilo i ja sam ponovno oblačio svoje radno odijelo i u deset minuta prije 20 sati ponovno bio u strojarnici, radeći isti onaj posao koji sam radio i prije podne.

U 24 sata, kada bi mi završila i ta gvardija, ponovno bih neko vrijeme sjedio na palubi slušajući šum mora, gledajući zvjezdano nebo i maštajući o svojem kraju, mojim najmilijima i tako nostalgичno razmišljajući ponovno pošao na spavanje da bi se drugi dan sve to ponovilo, samo s tom razlikom što bi na kalendaru bio prekršten još jedan dan koji je prošao i s nadom da smo sve bliže dolasku u novu luku.

Konačno se približio i datum dolaska pred Panamski kanal, tu smo neko vrijeme čekali da se formira konvoj, jer je prolaz kanalom bio strogo kontroliran uz obaveznu pratnju pilota. Dana 25. prosinca 1953. počela je manovra ulaska u dokove. Razlika nivoa mora Atlanskog i Tihog oceana je nekoliko metara, tako da je na ovoj strani ulaza u kanal bilo potrebno brod podignuti na željenu visinu koja je odgovarala toj razlici. To se postizalo ulaskom broda u prvi dok pa punjenjem mora u taj dok, dok se ne izjednači s drugim dokom i tako redom, ustvari trebali smo proći, kroz tri doka. Kroz te dokove brod su sa strane doka po tračnicama vukle motorne lokomotive. S jedne i druge strane doka bilo je sve okićeno s jelkicama i umjetnim snijegom jer je bio Božić. Možete zamisliti kako izgleda Božić u tropskim krajevima na temperaturi od 40 stupnjeva C. Pošto su nas smatrali komunističkim brodom, Amerikanci su nas smatrali opasnima i na takve brodove ukrcao bi se dvadesetak dobro naoružanih američkih marinaca i oni bi uzeli sve pod svoju kontrolu. To je bilo iz razloga kako se ne bi mogla izvesti neka di-

verzija, tj. da se slučajno ošteti brod i tako zaustavi promet Panamskim kanalom, što bi uzrokovalo velike materijalne štete. Luka na ulazu u Panamski kanal sa strane Pacifika zvala se Panama, a luka na drugoj strani u Karipskom moru zvala se Colón.

Voznja kanalom je vrlo zanimljiva. Bujna vegetacija s jedne i druge strane. Ponekad veliki usjeci, tako da smo prema gore gledali same stijene. Vozilo se u konvoju određenom brzinom i negdje na polovici kanala je bilo križanje s ostalim konvojem koji je dolazio s druge strane. Onda bi se ponovno nastavilo naše putovanje drugim dijelom kanala. Na strani izlaza iz kanala, u luci Colón, iskrcali smo zadnjega pilota koji nas je vodio kroz kanal kao i sve one marince koji su se ukrcali na ulazu u kanal. Sada smo isplovili Karipskim morem između otoka Hispaniole i Kube prema Philadelphiji (SAD). Dolaskom u luku započelo se s iskrcajem tereta. Bilo je jako hladno, sva luka bila je zaleđena i sve je bilo puno snijega. To nije čudno, jer smo bili u mjesecu siječnju 1954. god. Nagla promjena klime iz tropske u Panami pa do ove kontinentalne u Sjevernoj Americi loše je djelovala na nas. Naš brod uvijek je čuvao po jedan pripadnik američke vojske (marinac). Imigracijska policija sve nas je pojedinačno ispitala i slikali su nas za "shore pass" (dovzvola za izlaz u grad). Naravno, oni koji su bili upisani u tzv. crnoj knjizi (*black book*) nisu dobili izlaz u grad. Među ostalima tu se našao i upravitelj stroja Marijo Kopajtić. Kasnije smo doznali zašto on nije dobio izlaz u američkim lukama. Navodno, za vrijeme II. svjetskog rata, kada je boravio tamo brodom nije htio otputovati tim brodom u konvoju vozeći hranu, vojsku, oružje za saveznike u Evropu. Takve su oni odmah unosili u te crne knjige i to mu se sada osvetilo. Moj prvi kontakt sa SAD je bio pun uzbuđenja. Američki način života vrlo me se dojmio.

Trgovine rade, u lukama noćni život i sve ostalo što se veže uz bogastvo jedne nacije. Naravno, mi s onim našim slabim primanjima, 11 dolara na mjesec za džeparac, nismo mogli sebi priuštiti luksuz koji nam se nudio. Naši pomorci tada su najviše kupovali u tzv. pančofima (staretinarnice) gdje se jako jeftino moglo kupiti itekako dobra roba - od odjeće, cipela i svega ostaloga. Ja sam si tu kupio i svoje prvo odijelo, lijepi jedan trenč, kožnate rukavice, traperice i košulje, tako da sam se odjenuo ono što se kaže od pete do glave, na američki način. Tu smo upoznali naše iseljenike koji su nas često posjećivali. Iz Philadelphije smo otišli za Baltimore, a zatim u luku Norfolk gdje smo krcali ugljen za Japan. U toj luci se ukrcaj vršio jako brzo, vagoni bi došli iznad štive i samo se okrenuli i iskrcali ugljen. Tako da smo samo za nekoliko dana isplovili za Japan, ponovno preko

Panamskog kanala. Putovanje do Japana proteklo je još teže i mukotrpnije nego što je bilo ono prethodno.

Plovidba je bila mnogo sjevernije od ekvatora, tako da smo imali jaka nevremena, s olujnim morem. Jedina dobra strana je bila što je bilo puno hladnije i nismo patili od onih tropskih vrućina kao na prethodnom putovanju, kada smo navigali uz sam ekvator. Stigli smo u Japan, u luku Kamaishi, na sjever od Tokija.

Prvi jugoslavenski brod u Japanu

Mi smo bili prvi jugoslavenski brod koji je poslije rata doplovio u Japan i tu nam je priređen svečani doček s našim novinarima i ministrom pomorstva Maksimilijanom Baćem koji su došli na brod. Zapovjednik i svi oficiri bili su u svečanim uniformama. Priređen je svečani ručak u salonu oficira, a onda smo sa strane domaćina, japanske vlasti u luci Kamaishi, pozvani na svečanu večeru u grad.

Mi asistenti imali smo čast da smo bili u toj grupi s broda. U jednom japanskom restoranu bilo je svakakvog jela i pića, a posluživale su nas tzv. gejše, mlade Japanke obučene u svečani kimono s frizurama u punđu, kose ukrašene raznim ukrasnim iglama. Sjedilo se na podu na jastucima uz male niske stolove, a jelo štapićima, njihovim priborom za jelo. Gejše su bile djevojke koje su vas cijelu večer zabavljale, ali dirati ih se nije smjelo. Naravno da smo mi mladi očijukali s njima i one s nama. Tako smo i dogovorili sastanak, za poslije, kada ova ceremonija završi. Jedva smo čekali da se sve ovo završi i onda smo se ja i moj kolega našli s dvije djevojke s kojima smo se prije dogovorili. Bile su vrlo lijepe i jako susretljive i ugodne u društvu. Razgovarali smo na sve moguće načine, one su jako slabo govorile engleski, ali nije nam ništa smetalo da se sporazumijemo. Mladost cijelog svijeta govori pogledom.

Uglavnom, završili smo s njima u nekoj kući gdje smo i prespavali tu noć. Kasnije smo se sastajali svaki dan cijelog našeg boravka u toj luci, a došlo je i do velike ljubavi, tako da je na odlasku broda bilo i suza (naravno s njihove strane). Ispraćaj broda bio je također svečan kao i dolazak. Bilo je puno cvijeća među Japancima koji su nas ispraćali, a naravno među njima bile su i naše dvije gejše. Iz te japanske luke još smo išli u Jokohamu, a onda na daleko putovanje preko Pacifika, za luke Kanade, i to u luku Vancouver kao i za luke SAD u Kaliforniji, u luke San Pedro i San Diego.

Dolaskom u luku Vancouver neki su od članova posade napustili brod i ostali u Ka-

nadi. Među njima bio je brodski tesar (meštar), kadet Dobrosavljević iz Unija, mali od kamare i drugi. U toj luci je bilo puno naših političkih emigranata, koji su često dolazili pod naš brod i onda bi provocirali raznim povcima vrijeđajući naše tadašnje rukovodioce. Izlaskom u grad mi smo znali zalutati i u neke barove gdje bi susretali baš te ljude koji su prethodnog dana bili pokraj našeg broda. Oni su nas nagovarali da ostanemo u Kanadi i neka se više ne vraćamo u komunističku Jugoslaviju. Neke su naravno i uspjeli nagovoriti, no nas ostale nisu.

U luci San Pedro bilo je sasvim drukčije, tu je bilo puno naših iseljenika koji su prije I. i II. svjetskog rata emigrirali iz raznih krajeva Hrvatske - većinom tamo žive Dalmatinci s otoka Visa, Brača i drugih mjesta. To su uglavnom ribari i vinogradari, tako da su nas oni pozvali u njihove stanove i tamo smo se stvarno lijepo osjećali. Voljeli su da pričamo o starom kraju, kako oni zovu svoju domovinu. Naravno bilo je i ljubavnih avantura s njihovim kćerima, koje su rođene u Americi. Nudili su nam da ostanemo kod njih, kako bi se oženili njihovim kćerima te da će nas zaposliti na njihovim ribarskim brodovima ili na farmi. Te su ponude zaista bile vrlo primamljive, pogotovo u ona teška vremena koja su tada vladala kod nas. Meni je ipak uvijek bilo milije vratiti se natrag u svoju domovinu, pa makar bilo i teže živjeti, ali ipak biti svoj na svome.

Brod "Bosna" bio je tzv. tramper, tj. slobodna plovidba, s putovanjima tamo gdje bi se u datom momentu našlo raznog tereta, od drva, ugljena, rasutog tereta, minerala i svake druge vrste generalnog tereta. Iz te zadnje luke u SAD-u, San Diega, odlazimo ponovno preko Panamskog kanala za Sjevernu Evropu u luku Hamburg (Njemačka). Detalje ovog putovanja nema smisla posebno opisivati jer ustvari i sami ste vidjeli kako se provode dani i mjeseci pomorca na brodu

i zato nije uzaludna ona uzrečica "da te je uzeo lamarin".

Normalno, i na ovom je putovanju bilo svega pomalo, dobrog i lošeg, uzbudljivog i dosadnog, ali ipak, kada znaš da se iz dana u dan približavaš luci iz koje ćeš konačno poći kući, osjećaj je puno drugačiji. I taj dan se konačno približio, dolaskom u luku Hamburg. Za plovidbe rijekom Elbom uz pratnju pilota doživljavamo i jedan ugodan doživljaj, slušajući s jedne osmatračke stanice (obalne straže) zvuke naše tadašnje himne. Taj običaj Nijemci imaju za svaki brod koji uplovljava ili isplovljava iz luke Hamburg, kao dobrodošlicu. Prvi dani boravka u luci Hamburg bili su vrlo burni jer misliš da trebaš nadoknaditi sve one izgubljene dane i mjesece odvojenosti od vanjskog svijeta - osjećaš se kao zatvorenik koji je izišao iz zatvora odsluživši neku dugu robiju. U Hamburgu postoji četvrt St. Pauli s onom poznatom ulicom tzv. Marienstrasse gdje se odvija noćni život, puno noćnih barova i naravno prostitucije, tako da ima zabave za svakoga. Konačno dana 9. srpnja 1954. godine iskrcavam se s broda s ostalim članovima posade nakon provedenih punih 11 mjeseci i jednog dana na tom brodu, gdje sam doživio lijepih, ali i puno teških doživljaja, krstareći raznim morima svijeta i boravkom u raznim lukama različitih zemalja i ljudi.

Strpavši u mornarsku vreću sve moje stvari, ukrcavam se na vlak na željezničkoj stanici Hamburg Central Station - i nastavljam put prema svojoj domovini, kući gdje me očekuju moji roditelji, prijatelji i ostali znanci.

Prvi kontakti s mojima ispunjeni su s puno emocija, treba odgovoriti na mnoga postavljena pitanja, a isto tako i puno toga pitati. Eto, tako je završilo to moje prvo putovanje oko svijeta, gdje je dokazano da je Zemlja stvarno okrugla, putovanjem od istoka prema zapadu i dolaskom u mjesto odlaska.



Posada "Bosne" u Japanu; sasvim desno dolje Josip Grubešić, strelica pokazuje Maksa Baće

PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

Vremeplov lošinjskog pomorstva (7)

Prije 450 godina

7. listopada 1571.

Najveća pomorska bitka galija zbila se kod Lepanta (danas Nafpaktos) u Patraškom zaljevu u Grčkoj između ratnih flota kršćanske Svete lige i Osmanskog carstva. U floti Svete lige bilo je 150 galija Mletačke Republike, 79 španjolskih galija, 12 galija Papinske države, te đenovsko brodovlje i galije malteških vitezova. Kršćansku flotu činilo je i sedam hrvatskih galija Cresa, Krka, Raba, Šibenika, Trogira, Hvara i Kotora. Kršćanska je flota stavljena pod zapovjedništvo Don Juana Austrijskoga, mladog brata španjolskog kralja Filipa II, dok je turskom flotom zapovijedao admiral Mehmet Ali. Završna bitka, treća po redu i najteža, zaključena je premoćnom pobjedom Svete lige, te je označila i početak opadanja turske pomorske moći.

U mletačkoj floti bila je i creska galija "Sveti Nikola" kojom je zapovijedao suprakomit Nikola Dražić (Colano Drassio). Odlikovao se pomorskim umijećem te je zarobio tursku galiju, a sam je bio tri puta ranjen. U toj je bitci creska galija potonula, a spasio se samo zapovjednik.

U crkvi sv. Antuna opata u Velom Lošinj nalazi se slika Bogorodica s Djetetom i svecima (Trijumf vjere), autora Bartolomea Vivarinija iz 1475. godine. Djelo je na poticaj pape Siksta IV. naručio Venecijanski



Prikaz Bitke kod Lepanta

senat za proslavu stvaranja Kršćanske lige protiv Turaka. Kada su na navedeni nadnevak Turci poraženi u bitci kod Lepanta, oduševljeni je venecijanski narod skinuo Vivarinijevu sliku sa zida crkve sv. Justine i nosio je u procesiji. Od tada je svake godine, 7. listopada, dužd vodio procesiju u kojoj je narod štovao spomenutu sliku. Taj se običaj zadržao sve do pada Venecije 1797. godine. Sliku je 1807. kupio Gasparo Craglietto i darovao novosagrađenoj župnoj crkvi svojeg zavičaja.

Prije 90 godina

4. lipnja 1931.

Nakon Prvog svjetskog rata Lošinj je

potpao pod upravu Kraljevine Italije koja je imala razvijeno brodarstvo i brojna brodogradilišta svih veličina i namjene. Nije bilo lako malološinjskim brodograditeljima naći posao na periferiji države unatoč dugogodišnjoj tradiciji i kvaliteti. Marco U. Martinolich – Kolonić izgradio je dva čelična teretna broda za sebe, parobrode "Lodoletta" od 1000 i "Africanu II" od 2000 tona nosivosti i tu je stao. Međutim sudbina je uplela svoje prste pa je u Mali Lošinj dovela Amerikanca Georga Lewisa Batchelera, koji je bio vrsni jedriličar, a tražio je brodogradilište koje bi moglo napraviti kvalitetnu drvenu jedrilicu po projektu čuvenog dizajnera iz Bostona Georga Owena. U Martinolićevu je naručio prvu jedrilicu i to je bio putokaz drugim naručiteljima da se obrate škveru u Malom Lošinj.

Tako je i Ezio Granelli, industrijalac farmaceut iz Milana, naručio 1930. godine jednu veliku čeličnu jahtu, duljine 37,5, a širine 7,5 metara i zapremnine 190 brt po cijeni od 1.650.000 ondašnjih lira. Brodica je porinuta u more 4. lipnja 1931. godine i otad ponosno plovi već devedeset godina!

Najveće iskušenje je ova brodica imala tijekom II. svjetskog rata, kada je rekvirirana od strane njemačke ratne mornarice i na njoj su bili smješteni nacistički časnici u Veneciji. Po napuštanju brodice vlasnik ju je zatekao u polupotopljenom stanju, pa je valjalo jahtu ponovno dovesti u red i osposobiti za plovidbu.

"Croce del Sud"



Obišla je brojna mora, a 1983. godi-
ne jahta "Croce del Sud" posjetila je Mali
Lošinj i bila privezana u marini na Privla-
ci. Na brodići, koju se moglo razgledati,
nalazila se gospođa Maria Luisa Menta-
sti, kuma broda, kćer naručitelja, prvog
i jedinog vlasnika. Posjetitelji su se mogli
izbliza uvjeriti u vrhunsku kakvoću posla
nekadašnjih malološinskih brodogradite-
lja ali, dakako, i na dužnu pažnju vlasnika
u održavanju.

Nakon 80 godina od izgradnje bilo je
brodići potrebno osvježanje interijera, pa
su radovi izvršeni u brodogradilištu "Ami-
co & Co." u Genovi 2011. godine. Sada po-
stoje na brodići pet dvokrevetnih kabina sa
svim ostalim potrebama višednevne plo-
vidbe, te se može zakupiti uz tjedni iznos
od 85 tisuća eura.

Napominje se da je na brodu stalna po-
sada od 12 osoba sa zapovjednikom broda
kao najodgovornijeg časnika za brod i ljude
na njemu. "Croce del Sud" se zadržava na
Tirenskom moru, a ljeti se najčešće sreće
u Porto Cervu na Sardiniji.

Prije 75 godina

24. siječnja 1946.

U Londonu je umro brodovlasnik kape-
tan Eugen Matković, rođen u Nerezinama
1884. godine. Prvi brod mu je bio jedan
motorni jedrenjak velike obalne plovibe
nabavljen 1910., a 1920. ima motorni je-
drenjak "Istok". Godine 1928. nabavlja pa-
robrod "Ljubica Matković" od 1600 tona
nosivosti. Godine 1930. kupuje dva paro-
broda, "Lina Matković" ima 1200, a "Niko
Matković" 2200 tona nosivosti. Dvije go-
dine kasnije nabavlja parobrod "Nikolina
Matković" od 3200 tona nosivosti. Onda

1934. nabavlja parobrod "Ante Matković"
od 3800, te parobrod "Ivo Matković", tako-
đer od 3800 tona nosivosti. Godine 1936.
kupuje parobrod "Lina Matković" od 3400
tona, a stari brod pod istim imenom daje u
rezalište. Nakon što je godine 1937. prodao
u Englesku prvu, iste godine kupuje novu
"Nikolinu Matković" od 5625 tona nosivo-
sti i to na motorni pogon, što je ujedno prvi
takav brod u jugoslavenskoj trgovačkoj
mornarici. Konačno 1938. nabavlja novi
parobrod "Ljubica Matković", od 5500 tona
nosivosti, umjesto starog, kojeg prodaje u
Grčku. Tako te godine posjeduje flotu od
šest brodova s ukupno 24325 tona nosivosti
po čemu postaje najveći privatni brodovla-
snik u ondašnjoj Jugoslaviji.

Početkom II. svjetskog rata, a prije nego
je Hrvatska došla pod Italiju, izvukao je
flotu iz Jugoslavije i stavio na raspolaganje
Britancima. Talijani ga najprije oduđuju na
smrt, a onda, na intervenciju svoga mješta-
na Bracca, odslužuje 15-godišnju robiju u
talijanskoj internaciji. Međutim, dok se ka-
petan Eugen Matković borio za goli život,
njegovi brodovi slijede nesretnu sudbinu.

Najprije je 9. lipnja 1942. godine tor-
pedirana "Lina Matković" u Karipskom
moru. Nekoliko dana kasnije, 24. lipnja,
istu je sudbinu doživjela "Ljubica Matko-
vić" pred obalom Sjeverne Karoline, a već 9.
srpnja kod Santa Marte u Kolumbiji potop-
ljen je brod "Ante Matković". U listopadu
iste godine, dok je plovio u savezničkom
konvoju, pogođen torpedom stradao je
brod "Nikolina Matković" na sjevernom
Atlantiku nedaleko Newfoundlanda. U
konvoju kraj Messine u Italiji, na sličan
način stradao je i brod "Niko Matković",
23. lipnja 1943. godine. Posljednji od Mat-



Eugen
Matković

kovićevih brodova potonuo je "Ivo Mat-
ković", pogođen bombama iz zrakoplova
kraj otoka Biševa 9. svibnja 1943. godine.

Iako se nakon kapitulacije Italije uspio
izvući iz zarobljeništva, umro je u Lon-
donu shrvan od tuge za izgubljenim bro-
dovima u šezdesetdruj godini života.

Prije 15 godina

21. ožujka 2006.

Obalni zidovi današnje Rive lošinskih
kapetana izgrađeni su između 1864. i 1869.
godine, a 1875. je zatvoren postojeći man-
drač gdje će biti podignuto zdanje nove
općinske zgrade. Još će se 1896. izgraditi
takozvana Vela riva, da bi se dobila do-
voljna dubina pristajanja za mnogobrojne
putničke brodove koji su pristizali u Mali
Lošinj nakon uspostavljanja stalne linije
od Trsta do Kotora 1838. godine.

Da bi se definitivno uredila obala od
središnjeg trga u Malom Lošinj do Vele
rive pristupilo se radovima uređenja po-
vršina i djelomičnog proširenja, podiza-
nja visine obalnog zida kao i opremanje
energetskim ormarićima te priveznim ele-
mentima po projektu arhitekta Tihomira
Knezića iz Zagreba.

Radovi su započeti 1. prosinca 2004.
godine, a izvodilo ih je "Građevno podu-
zeće Krk" iz Krka. Na gore navedeni datum
Riva lošinskih kapetana je svečano otvore-
na u nazočnosti brojnih mještana, te gra-
donačelnika Grada Malog Lošinja Garija
Cappellija i predsjednika Vlade Republike
Hrvatske dr.sc. Ive Sanadera.

U projektu je arhitekt predvidio da se na
energetskim ormarićima, na gornjoj kame-
noj ploči napravi trajna spomen-izložba po-
svećena lošinskim kapetanima. Inicijativu je
prihvatio Klub pomoraca Lošinj, te proširio
projekt i na slične ormariće na obnovljenoj
obali Priko.



Sa svečanog otvaranja preuređene
rive u Malom Lošinj 2006. godine

POMORSKA PUBLICISTIKA

Poticaj za daljnja istraživanja

Lucijan Diminić: Razvitak pomorstva na istočnoj obali Istre i na otocima Cresu i Lošinju u 19. i 20. stoljeću

Nakladnik: Naklada Kvarner 2020. – Novi Vinodolski, Ogulinska 17

Autor: Lucijan Diminić rođen je u Sv. Lovreću Labinskom, 1. veljače 1932., a umro 27. lipnja 2021. i pokopan u rodnom kraju. Pomorac (strojar), ekonomist, pisac, čovjek vezan za more i život s morem.

Kada sam dobio u ruke ovu knjigu, malo sam se začudio, a onda počeo prelistavati sadržaj raspoređen u 21 poglavlje. Nema bibliografije, niti bilješke o piscu. Samo tekst i malo rijetkih fotografija. Autor mi se tijekom posljednjih godina ponekad javljao na telefon tražeći određene podatke o brodovima i pomorcima.

Sada, dok gledam te stranice, nalazim mnoge nedorečenosti, i krive podatke onoliko koliko mogu kontrolirati, pa ponavljanje istih podataka, i mnoštvo pogrešnih imena i prezimena. Očito nije bilo neke korekture, i nije bilo recenzije. Šteta, jer knjiga govori o mnogim događajima i ljudima koji su plovili i trudili se na slabim plovilima, stradavali u ratu i izvan ratnih zbivanja. Mnogo je tu imena i nadimaka, ali je zadatak autora bio preopširan i nije mogao kontrolirati podatke dobivene na razne načine i na još raznijim mjestima.

Ostaje uzeti knjigu u ruke (koju se može naručiti kod nakladnika) i pogledati sve te stranice pune ljudi, koji su preminuli na brodovima u mirno doba, ali još više u ratnim vremenima, i o kojima se malo znade ili ništa. Treba svatko postati svojevrsni recenzent da bi jednog dana ispravljena knjiga poprimila sadržaj i podatke koji dolikuju jednom takvom ozbiljnom izdanju, a upropaštenom brojnim nesigurnim i nepotvrđenim podacima.

Zato pozivam najviše pomorce i ljude s mora Labinstine, Liburnije, Cresa i Lošinja, da pokušaju uzeti knjigu u ruke i korigirati što se zna i može, za jedno dovršenije izdanje, jer o pomorcima, posebno stradalnicima kvarnerskog mora, nije do sada na ovakav način pisano. Stoga autoru koji je preminuo u 89. godini života, ide priznanje ali zamjerka, jer je njegovo djelo trebalo biti poticaj za daljnja istraživanja, a ovako smo još uvijek na početku.

Julijano SOKOLIĆ

IN MEMORIAM

Mithad Kozličić

Sveučilišni profesor dr.sc. Mithad Kozličić nenadano je preminuo 15. kolovoza ove godine u svome domu u Bihacu. Diplomirao je nautički smjer 1978. na Mornaričkoj akademiji u Splitu. Visokoškolsko obrazovanje nastavio je pri dubrovačkom Interuniverzitetkom centru Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, gdje će magistrirati povijest kod mentora akademika prof. dr. sc. Mate Suića, dok će doktorirati pod vodstvom istog mentora 1988. na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu.

Zbog vojne agresije na mladu hrvatsku državu, iz moralnih pobuda prekinuo je aktivnu vojnu službu u JRM te se stavio na raspolaganje Hrvatskoj vojsci. U rujnu 1991. odlukom admirala Svete Letice postavljen je za ravnatelja Vojnopomorskog muzeja HRM uz istodobno sudjelovanje na organizaciji obrane Splita.

Od 1994. u stalnom je radnom odnosu na Filozofskom fakultetu u Zadru u znanstveno-nastavnom zvanju redovitog sveučilišnog profesora povijesti. Studentima dodiplomskog studija predaje historiju geografije, povijest pomorstva i povijest kartografije. Utemeljitelj je i voditelj poslijediplomskih magistarskih i doktorskih studija "Povijest hrvatskog pomorstva". Dugogodišnji je pročelnik Odsjeka za povijest svojeg fakulteta, te vrlo marljiv i pedantan istraživač s mnogim priznanjima povijesne struke. Njegova bibliografija je opsežna i visokostručna, a rezultat je neumornog i konciznog rada. Prema riječima njegovog nekadašnjeg asistenta prof. dr. sc. Milorada Pavića, pokojni profesor je svoj radni dan počinjao između 4 i 5 sati ujutro, te uz nekoliko kraćih stanki i jednog dužeg popodnevno odmora trajao do ranih večernjih sati. Takav spartanski pristup znanstvenoistraživačkom radu krijepio je širokim znanstvenim interesom i ljubavi prema poslu kojeg je volio i radio.

Među inim, bio je utemeljitelj i urednik Pomorske biblioteke u Književnom krugu u Splitu. Njegova trojezična monografija "Hrvatsko brodovlje – Croatian Shipping – Le navi croate" tiskana 1993. nagrađena je Strossmayerovom nagradom za znanost. Ta knjiga od 266 stranica velikog formata kultno je izdanje o povijesti pomorstva na Jadranu, obogaćena originalnim crtežima brodova Bojana Pešla, s posvetom: "Znanima i neznanima koji padoše za slobodu i suvereni gospodarski razvoj obale i otoka istočnog Jadrana, te proniješe slavu i vrijednosti hrvatskog brodarstva i brodogradnje diljem svijeta".

Na autorov poziv pomogao sam složiti



stranice sa suvremenim podacima o lošinjskoj brodogradnji i brodarstvu, pa smo postali trajni suradnici. Upoznali smo se prigodom predstavljanja spomenute monografije na brodu "Marina" 2. prosinca 1994. u povodu dvadesetpete obljetnice služenja ovog broda ljudima našeg podneblja.

Kada je došlo vrijeme da spremim doktorsku disertaciju, rado se prihvatio mog mentorstva, tijekom kojeg je ne samo odradio službeni dio, već me stalno gurao da dam više i bolje, te je predlagao kvalitetne naglaske na pojedinim segmentima rada koji je priveden kraju uspješnom obranom u 2011. godini. Budući da sam imao i nesvakidašnjeg sponzora u osobi kolege s fakulteta i uspješnog slovenskog poduzetnika Antona Jenžura, već sljedeće godine izašla je knjiga koja je sadržavala moju disertaciju, ali i dodatke u smislu raritetne bibliografije koju je profesor Kozličić predložio, da bi se tako sačuvala u suvremenom izdanju i postala pristupačnija budućim istraživačima.

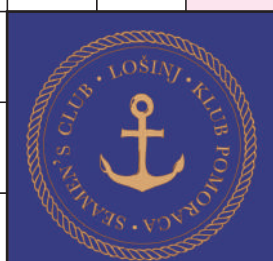
Ove se godine pripremao poseban zbornik posvećen četrdesetgodišnjem sveučilišnom radu i opsežnoj povijesnoj istraživačkoj aktivnosti prof. dr. sc. Mithada Kozličića, koji je 2012. postao član Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, a neposredno pred preminućem 13. srpnja 2021. izabran za profesora emeritusa.

Nakon preminuća kremiran je u Zagrebu na Mirogoju i ispraćen na posljednji počinak u krugu obitelji i najbližih suradnika. Pepeo mu je položen negdje u more, nedaleko njegovog doma na Brodarici u Zadru, domu koji je nakon njegovog odlaska utihnulo u trajnoj žalosti za velikim i umnim čovjekom, neponovljivim i nenadoknadivim, a svima nama na vječiti spomen. Komemoracija na Sveučilištu u Zadru, u čast prof. dr. sc. Mithada Kozličića, održana je 20. listopada 2021. godine u nazočnosti njegovih brojnih kolega i štovatelja.

dr. sc. Julijano SOKOLIĆ



LOŠINJSKI PODUZETNIK KOJI JE POČETKOM 20. STOLJEĆA POKRENUO BRODSKU LINIJU IZMEĐU TRSTA I AMERIKE						POVRTNA BILJKA PIKANTNA OKUSA	NADIMAK GLAZBENIKA DUŠKA RAPOTECA	"RADIJUS"	FRANCUSKI GLUMAC, RENE ("VELIKI MANEVRI")	GLASNIK BOGOVA IZ GRČKOG MITA	BRITANSKA TV-MREŽA	RIMSKI: 50	SRNINO MLADUNČE
BRITANSKI DRŽAVNIK, WINSTON													
SATIRIČAR BUCHWALD								KRETANJE ZRAKOM ROMAN JOSIPA KOZARCA				AUSTRIJA S DONJE STRANE ČEGA	
AMERIČKI GLUMAC, OSKAROVAC ("CAT BALLOU")													
LIAM MEESON							TALJANSKA METROPOLA GLAVNI GRAD OREGONA U SAD-U				SELEN GLUMAC VEJZOVIĆ		
ITALIJA						AM. GLUMICA, MERYL SARAJEVSKA TVORNIKA AUTOMOBILA							LEGENDARNI LOŠINJSKI KAPETAN IZ 18. ST. NA SLICI
DRŽANJE, POZA									SVEŽANJ ZITA ILIRSKO PLEME				
TEŠKA KOVINA (ZNAK TI) DJELIČ TEKUĆINE										GLAZBENIK MARUŽIN NEDJELJKA OD MILJA			
AUTOR: VALTER	NOGOMETAŠ "HAJDUKA"	ŠVEDSKA KNJIZEVNICA LINDGREN	OPAK, ZLOČEST	FILM STEVENA SPIELBERGA	TRIGONOMETRIJSKA FUNKCIJA POMOĆNI SVEĆENIK							ŠPANSKA AMERIČKA POP PJEVAČICA ("SIRENS")	
ŠUMSKA ŽIVOTINJA IZ PORODICE KUNA							KORICE ZA SPISE (MN.) AMERIČKA PJEVAČICA, JENNIFER				"LONG TON" BRDO KOD SIBENIKA		
KULTNI FILM FEDERICA FELLINJA								PISMONOŠA GLUMICA TYLER					
ČOVJEK POSTOJAN U ŽIVOTNIM ISKUSENIMA						PRILOG: UZAJAMNO, ZAJEDNIČKO JAKI GRČEVI MIŠICA							
IRIDIJ			SABRATI NA JEDNO MJESTO KNJIZEVNIK BETTIZA							VELIKI DRVENI ČEP SURADNJA VIŠE ČIMBENIKA			
LOŠINJSKI KAPETAN, OPLOVIO RT HORN 1834. GODINE									NIGERIJSKA PJEVAČICA ADU KONJSKA OPREMA				
AMERIČKA GLUMICA PURVIANCE					RED, SLJED GRČKI BOG VODA I MORA			DEPARTMAN U SREDNJOJ FRANCUSKOJ KNJIZEVNIK GALOVIĆ					
"LITRA"		BIVŠI SLOV. KOŠARKAŠ, JURIJ TRGOVINE VINOM					STARI ZRNATI SNIJEG MARLJIVO, PODUZETNO					LAVOSLAV RUŽIČKA "TELEGRAPH DELIVERY ORDER"	
GLE, ENO				OSOBA KOJOJ JE KUHANJE ZANIMANJE NI TOPLO NI HLADNO					DUŽINSKE MJERE LAGANO TROPSKO DRVO				
ZLATAN IBRAHIMOVIĆ				GLUMAC GIBSON OPĆINSKO PODRUČJE (MAĐ.)		TKANINA ZA KAPUTE FR. FIZIČAR, NOBELOVAC LOUIS							
NAGRADA ONOME TKO JE PRONAŠAO IZGUBLJENU STVAR										ŠPANSKI SLIKAR, FRANCISCO BODLJKAVI KUKOČJED			
STADION U BUDIMPEŠTI													
DULJI OBLIK IMENA NATAN								"LEGAL JOURNALS INDEX" IVO GRBIĆ					
NAŠA GLUMICA, NINA ("NA GRANICI")					VELIKA SIBIRSKA RJEKA "GRAM"								
DUGOGODIŠNJI UREDNIK ENIGMATSKE REVUJE "FENKS"													





Marina u Malom Lošinju

Y/C Marina u Malom Lošinju otvorena je 1. svibnja 1973. godine. Investitor je bio "Kvarner Express" iz Opatije, a voditelj kap. Ivan Glavan. Marina je napravljena na dijelu prostora Brodogradilišta Lošinj, sa 150 natkrivenih mjesta te mogućnošću boravka stotinu jahti na otvorenom i šezdeset na morskome vezu.

