



# POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOŠINJ

GODINA VIII BROJ 8

Mali Lošinj

prosinac 2022.

# DESETLJEĆE REGATE PASARA



STRANICE 24.-25.

580. GODIŠNJICA CRESKO-OSORSKOG STATUTA STRANICE 6.-7.



## STRADANJA LOŠINJSKIH BRODOVA

STRANICE 26.-30.



## BORBA ZA PRESTIŽ

STRANICE 34.-35.



UVODNIK

# Brendiranje pomorske ostavštine

Lošinjani i Cresani zarađuju kruh na moru, oni plove, oni ribare, oni se školuju, njeguju svoju pomorsku tradiciju i povijest, identificiraju se u tom naslijeđu. Kroz 2022. godinu je na razne načine manifestirano da se na našim otocima probudila svijest o pomorskom naslijeđu i s time usadila doza ponosa na velika ostvarenja.

Lošinj je brendirao "Losinavu", Cres "Creski kačić", manifestacije koje su Losmišljene kao festival pomorstva i ribarstva, prvenstveno u funkciji turizma, da bi se destinacija prepoznatljivo identificirala s nečim jedinstvenim i specifičnim za nju, a koja sve više dobiva obrazovno-kulturni karakter za samo stanovništvo. Postavljena je skulptura na Čikatu, simboličkog imena "Addio", spomenik odricanjima pomoraca i njihovih voljenih.

Kroz mnogobrojna predavanja, izložbe i radionice prezentiraju se pomorstvo i ribarstvo, tako smo u ovoj godini svjedočili predavanju i izložbi Irene Dlake "Ex voto Čikat - zavjetna baština lošinjskih pomoraca", predavanju "Lošinjski brodograditelji" dr.sc. Julijana Sokolića, u organizaciji naše udruge, naši članovi održavali su radionice mornarskih čvorova.

Nakon organizacije predavanja prof.dr.sc. Željka Bartulovića, suorganizirali smo znanstveni skupa povodom 580. godišnjice Cresko-osorskog statuta tokom dva dana u Cresu i Malom Lošinj. Klub pomoraca Lošinj prvi put sudjeluje u manifestaciji takvog značaja, s 23 sudionika akademske zajednice, što je jedno od većih ostvarenja u ovoj godini, pored nakladničkog prijavnice u obliku knjige autora dr.sc. Julijana Sokolića, naziva "Zlatna knjiga lošinjskog pomorstva". Tiskana je dvojezično, na hrvatskom i engleskom jeziku, i prezentirana krajem ove godine.

Uspješno smo organizirali i jubilarnu 10. veslačku regatu pasara, vrijednu manifestaciju koja korijene vuče iz lošinjske prošlosti prije više od 120 godina, a danas je postala prepoznatljiva kao tradicijska.

Iz svih navedenih aktivnosti, iz godine u godinu sve opsežnijih, vidljivo je da je Klub pomoraca Lošinj postao značajan dionik u organizaciji kulturno-povijesnih manifestacija na području naših otoka i ozbiljan partner u suorganizaciji istih, a promoviraju se i zagovaraju puno zahtjevniji ciljevi, kao što su Pomorski muzej i Aleja kapetana, što Grad Mali Lošinj mora i zaslužuje ostvariti, da ostane budućim pokoljenjima na ponos i sjećanje. Tako je Grad Mali Lošinj ponovo prepoznao inicijativu udruge i proglasio Ritu Cramer Giovannini za počasnu građanku, na prijedlog Kluba pomoraca Lošinj i Katedre Čakavskog sabora Cres-Lošinj. Rita Cramer Giovannini se posvetila proučavanju pomorstva, brodogradnje, turizma i povijesti našeg otoka, te svojim brojnim tiskanim prilozima u raznim publikacijama i knjigama kojima je autorica, doprinijela i obogatila gradu za bolje poznavanje otočne povijesti.

Na kraju, moram zaključiti da smo sve najave iz prošlog uvodnika i ostvarili, koliko god one bile zahtjevne na razne načine, a sve u golem trud naših članova, pomoraca, koji uz veliki trud i puno volonterskih radnih sati uspijevaju u svakom naumu. Tako smo i ove godine pripremili novi broj lista Pomorac, koji je s 48 strana i 20 autora povećao svoj obim, i vjerujem da će svaki čitatelj, bio pomorac ili ne, pronaći kakvu vrijednu informaciju ili detalj u tekstovima koji slijede.

Sretan vam Božić i nova 2023. godina!

Mihael DESANTI

# POMORAC

Mali Lošinj



Izdavač:

Klub pomoraca Lošinj  
Boćac 2  
51550 Mali Lošinj

Glavni urednik:  
Mihael DESANTI

Urednik:  
Bojan PURIĆ

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

Grafička priprema i lektura:  
Bojan PURIĆ

Autor fotografije na naslovnici:  
Sandro TARIBA

Ilustracija na 2. stranici:  
Nacrt barka "Giusto" iz 1875.,  
Lloyd's Register Foundation  
Autori fotografija na zadnjoj stranici:  
Sandro TARIBA, Mihael DESANTI

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

Tisak:  
Promo art, Petra Preradovića 27,  
35400 Nova Gradiška

List izlazi godišnje

IBAN:  
HR3223400091110463898  
ISSN:  
1849-899X

Operativni program ZA POMORSTVO I RIBARSTVO

Europska unija

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

Sadržaj ovog časopisa isključivo je odgovornost udruge Kluba pomoraca Lošinj.

PODUPIRATELJI:

VELA VRATA  
GRAD MALI LOŠINJ  
ZOROVIC MARTIN SERVICES  
LOŠINJ (OTOK I PUNOSTI)  
JADRANKA d.d. Mali Lošinj  
BRODOGRADILIŠTE  
PIVATUS YACHTING  
CRESANKA  
Gra.Tis  
toci.net

Iz tiska je izašla  
**ZLATNA  
KNJIGA  
LOŠINJSKOG  
POMORSTVA**  
autora dr.  
Julijana Sokolića,  
u nakladi Kluba  
pomoraca Lošinj



PROF. IRENA DLAKA O ZAVJETNOJ BAŠTINI

## Ne banalizirati Anuncijatu

Kao dio festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta" ("Losinava"), 6. rujna u Muzeju Apoksiomena u Malom Lošnju održano je predavanje "Ex voto Čikat - zavjetna baština lošinjskih pomoraca", prof. Irene Dlake, popraćeno istoimenom izložbom postavljenoj na otvorenom, duž Rive lošinjskih kapetana.

U ovoj temi središnje mjesto zauzima rt Anuncijata, jedna od točaka koje predstavljaju "vrata" u uvalu Čikat, a gdje postoji crkva Navještenja Marijina i u njoj galerija zavjetnih slika lošinjskih brodova, velikom većinom jedrenjaka, u pravilu prikazanih za izrazito nepovoljnih uvjeta za plovidbu, u kojima su pomorci iz prošlih stoljeća bili u najvećim iskušenjima i izravno izloženi pogibelji.

Prof. Dlake, povjesničarka umjetnosti iz Malog Lošnja, predavanjem je i izložbom objasnila kronologiju sakralnog objekta na Anuncijati, izgrađenog 1534. godine u formi kapele, koja je kasnije, dogradnjom, postala sakristija većem objektu, pa približno sadašnji izgled ovo zdanje ima od 1858. godine. Niže, na obali, u sti-

jeni je isklesano malo privezište, povezano s crkvicom stepenicama. "Ondje su dolazili pomorci i na blagdan Blagovijesti, 25. ožujka, održavane su mise s oproštajem od obitelji na početku plovidbene sezone", istaknula je prof. Dlake. U II. svjetskom ratu, godine 1944., crkvice je bila bombardirana od saveznika, upravo zbog svog položaja u neposrednoj blizini njemačkih bunkera. Tada je teška oštećenja pretrpio krov, četiri slike su izgorjele, a još mnogo njih je oštećeno. U kaosu koji je uslijedio, dio slika je razvučen, sa sobom su brojne radove odnijeli Lošinjani koji su trajno odlazili s otoka. Preostalih dvadesetak slika bilo je predmetom provale i krađe 1978. godine i interijer crkvice ostao je takav, osiromašen, do 2001. godine, kada je crkvice opremljena slikama koje su čuvali građani te novima, radovima Ivana Đane-ta Stuparića, Aldine Stuparić Burić, Sergia



Irena Dlake

SANDRO TARIJA

BOGATA OTOČNA BRODOGRADITELJSKA POVIJEST

## Otok Lošinj imao 12 škverova

Promatrajući današnji izgled lošinjskih uvala i draga, tko bi rekao da je na otoku svojedobno postojalo čak dvanaest brodogradilišta?! Bila su "razbacana" po Malom Lošnju, Velom Lošnju i Nerezinama. U Malom Lošnju je na mjestu sadašnjeg remontnog brodogradilišta "Lošinjske plovidbe" radilo znamenito brodogradilište obitelji Martinolich (Martinolić). Ondje je izgrađena najveći dio lošinjskih jedrenjaka iz "zlatnog vremena". Na predjelu danas poznatom kao Škverić, postojalo je brodogradilište obitelji Katarinić, potom P.

Tarabokija. Na Privlaci je postojao škver A. Tarabokija, potom Picinića, a sada je ondje marina "Lošinjske plovidbe". Na Velopinu su brodove gradili A. Kozulić, R. Skopinić i Picinić, na početku obale Priko škver su imali Vidulić i Peranović, potom V. Tarabokija, pa M. Skopinić. U uvali Sv. Martin radio je škver M. S. Kozulića, a susjednim Valdarkama škver Vidulića i Peranovića. U uvali Čikat postojalo je Starčičevo brodogradilište. U Velom Lošnju bila su dva brodogradilišta, ono Brodarskog društva u Rovenskoj te brodogradilište vlasnika Šteficia u samoj mjesnoj luci. Na mjestu današnje "Marine Nerezine" postojalo je Kamalićevo brodogradilište, te još jedno u mjesnoj luci, vlasnika S. Martinolića.

To je onim okupljenima koji to nisu znali, a to je većina, na predavanju u organizaciji Kluba



Julijano Sokolić

pomoraca, u sklopu festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta", 13. rujna u Muzeju Apoksiomena u Malom Lošnju, otkrio dr. Julijano Sokolić, neumorni istraživač otočne (poorske) povijesti. Još je na predavanju bilo riječi o ključnim osobama iz povijesti lošinjske brodogradnje, te o onima koji su porijeklom bili s Lošnja, a svoje su brodograditeljske vještine primijenili u škverovima na gotovo svim kontinentima.

B. PURIĆ

TUŽNA GODIŠNJICA

## Obilježili smo 60 godina pomorske tragedije kod Trstenika

Dana 27. travnja još smo se jednom prisjetili olujnog poslijepodneva koje će zauvijek ostati u sjećanjima stanovnika otoka Lošinja i Raba. U urkanskom nevremenu nadomak Trsteniku stradalo je petnaest učenika naše, tada Ekonomske i Pomorske škole. Isplovili su iz lučice Sveti Martin u drvenoj barci dugoj pet metara. Od devetnaest putnika nesretne barke spasilo se samo troje: Marijan Pićuljan, Nataša Valovičić i pok. Marica Matić.

U lučici Sveti Martin, kraj spomen-ploče, ravnateljica škole profesorica Jelena Bralić i profesorica Aldina Burić s učenicima Franom Dumenčićem, Nikom Ivanić, Vinkom Okmažićem i Lukom Žoldinom, u prisutnosti gradonačelnice Ane Kučić i profesora Ante Nedića, položile su cvijeće i zapalile svijeće.

Istovremeno, u organizaciji naše Srednje škole Ambroza Haračića, Kluba pomoraca i Turističke zajednice Grada Maloga Lošnja isplivali smo logerom "Nerezina" do otočića Trstenika kako bismo na mjestu pogibije odali počast poginuloj mladosti. Učenike su pratili profesora Renato Dudić i profesorica Sandra Maljić. Na mjestu nesreće, na moru, sastali

smo se s Rabljanima koji su, u organizaciji prijatelja stradalih rapskih srednjoškolaca i Udruge pomorskih kapetana, došli odati počast svijetu rapske mladosti. Među njima su, kao i svake godine, bili Nataša Tijan te Marijan Pićuljan, jedini još živi svjedoci nesretnog događaja.

Nakon dirljivog uvodnog obraćanja Josipa Fafandela s Raba, svećenik Filip Šabalja održao je prigodnu molitvu. Za vrijeme polaganja vijenaca u more, Mihael Toth, učenik prvog razreda brodogradarskog usmjerenja, na svojoj je trubi odsvirao prigodnu skladbu "Tišina". U ime Rabljana, vijence su u more položili Nataša Tijan i Marijan Pićuljan, dok je u ime Srednje škole Ambroza Haračića i udruge Klub pomoraca iz Malog Lošnja to učinio pomorski kapetan prof. Renato Dudić.

Uslijedio je prigodni program naših učenika prvog razreda opće gimnazije Luke Baričevića, Tončice Matas i Karle Saganić, u kojem su kazivali tekst o nesretnom događaju te govorili stihove našeg otočnog pjesnika Nike Pinčiča. Dok su čitali imena stradalih, učenici prvog razreda nautičkog usmjerenja Dantes Benvin, Paskal Benvin, Niko Erlić, Andrej Hajrić, Josip Jurković, Giacomo Madar i David Malešević polagali su u more bijele ruže za svakog stradalog, a učenica Dunja Kleva otpjevala je refren pjesme "More".

Uslijedio je iskraj na otočić Trstenik gdje su, pored spomenika – Galeba slo-

Spomenik "Galeb slomljenih krila" na Trsteniku

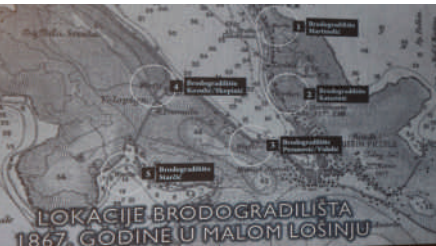


mljenih krila, uz zvuke mijeha rapskog svirača Andelka Brne, rodbina i prijatelji položili cvijeće i zapalili svijeće. U ime udruge Klub pomoraca to je učinio njen predsjednik Lucio Jurjako, u ime Grada Raba vijenac je položio pročelnik Matko Krstačić, dok su u ime Udruge kapetana otoka Raba svijeće kod spomenika zapalili Marko Sandalić, Šime Jureša i Josip Vehovec.

Ovom smo prigodom na spomenik postavili i pločicu s imenom autora spomenika, akademskog kipara Belizara Bahorića. Pločicu je ravnateljica škole, posredstvom svojega sina, nedavno poklonio nekadašnji profesor naše škole Silvio Vlakanić.

Danas, šezdeset godina kasnije, let sjećanja nitko ne može zaustaviti. Srce je spomenik na kojem su sjećanjima uklesana njihova imena.

Renato DUDIĆ



KLUB POMORACA KAO JEDAN OD ORGANIZATORA

# Znanstveni skup povodom 580. godišnjice Cresko-osorskog statuta

Prošle, 2021. godine, naša udruga je u sklopu festivala "Lošinjskim jedrima oko svijeta" između ostalog imala obavezu organizirati dva stručna predavanja. Jedno od tih - "Pomorsko pravo u hrvatskim srednjovjekovnim statutima", održao je prof.dr.sc. Željko Bartulović, redovni profesor na Pravnom fakultetu u Rijeci. Nakon predavanja javila se ideja da se u sklopu teme organizira međunarodni znanstveni skup povodom 580. godišnjice nastanka Cresko-osorskog statuta kao i 480. godišnjica tiskanja ovog važnog dokumenta. Prijedlog je prihvaćen, pa se krenulo na detaljnije planiranje, a zamišljeno je bilo da prvi dio predavanja bude u Cresu, a drugi u Malom Lošinj, zbog nedostatka tehničkih uvjeta u Osoru. Smjesta je započeo dogovor i planiranje, uz ključnu ulogu prof. Marijane Dlačić, više kustose Lošinjskog muzeja. Prvi sastanak održan je već 7. listopada preko platforme "Zoom", s obzirom na važeće COVID-19 mjere. Do tada je svoju podršku iskazao i rektorat Riječkog sveučilišta, kao i lokalne institucije: muzeji u Cresu i Malom Lošinj, TZ Cres i Malog Lošinja, OTRA iz Cres, kao i lokalne političke strukture, a pokroviteljstvo je prihvatio i župan Zlatko Komadina. Na sastanku je dogovoren okvirni troškovnik i raspodijeljen teret financiranja, kao i plan da se u prosincu u Cresu održi predavanje te eventualno okrugli stol kao uvod u sam znanstveni skup na proljeće 2022. godine.

## Četiri knjige

Cresko-osorski statut (COS) je skup dokumenata zapisivanih od 1409. godine, kojima je reguliran život na našim otocima, s onodobnim sjedištem u Cresu. Pisan je na venecijanskom dijalektu, a tiskan u integralnom obliku u Veneciji 1640. godine u četiri knjige (poglavljia) i 293 članka. Sam tekst pripremila je uoči tiskanja povjerenstvo sastavljeno od članova biranih iz čitave otočke zajednice: knez otoka Ja-

kov Dolfin s dvojicom plemića i pučana iz Cres, te po jednim plemićem i pučanom iz Osora, Lubenica i Beloga. To govori neposredno i o stanovitoj razini demokracije, neuobičajenoj u to doba.

Prva knjiga (čl. 1-46) sastoji se od odredbi koje se odnose na sudove, kako svjetovne tako i crkvene. Neke od tih odredbi vrlo su napredne, pa daju pravo optuženom na odvjetnika, zatim reguliraju prava žene u slučaju rastave i slično.

Druga knjiga (čl. 47-158) utvrđuje pri-sege javnih dužnosnika, regulira proces nasljeđivanja, obaveze skrbništva nad maloljetnim ili maloumnim osobama, definira također najamne odnose kao i trgovanje nekretninama, obaveze u poljoprivrednim i javnim radovima. Nadalje, odredbama se ograničava obavljanje javnih službi u više mandata, te neki aspekti vlasništva u braku.

Treća knjiga (čl. 158-232) donosi propise o pravima i obavezama pastira, štetama i zabranama koje mogu nastati iz obavljanja njihovog posla. Jedan dio odnosi se na odredbe o bludnicama i svodnicima, na odredbe o potpisu kneza na javnim ispravama, izboru sudaca i pučana u Viječje, o oslobođenju plaćanja poreza na pet godina osobi koja se doseli na otok, potom o nasadijanju vinograda, kopanju lovki, javnoj prodaji i td.

Četvrta knjiga (čl. 233-293) bavi se uglavnom kaznenim pravom, pa tako uređuje propise o zabrani psovanja Boga i svetaca, bacanje smeća, uvredama, fizičkom napadu, razbojstvima, umorstvima i krivotvorinama, kao i o kaznama za djela protiv Venecije i dužda. Ova knjiga donosi i propise protiv onečišćenja okoliša, a detaljno su razrađena pojedina kaznena djela s vrlo rigoroznim tjelesnim kaznama – sve do smrtne.

COS je analitički višekratno obraden – prvi zapisi datiraju 1889. godine od Stefana Petrisa, nakon njega Giuseppea Vassilicha iz 1890., obradio ga je i Silvio Mitiš 1921. godine, a prvi prijevod na hrvatski jezik

priredio je akademik Lujo Margetić. Prerana smrt sprječala ga je da dovrši uvodnu studiju, premda je iz sebe ostavio bilješke pomoću kojih postaje moguće detaljno znanstveno obraditi COS i vrijeme u kojemu je nastao. Iako Statut nije pisan glagoljicom – na temelju privilegija odobrenog još 1248. godine od pape Inocenta IV, u doba kada je nastajao, staro hrvatsko pismo bilo je još uvijek široko u upotrebi. Akademik Margetić usporedio je dostupne statute iz hrvatskog dijela sjevernog Jadrana (najpoznatiji je Vinodolski zakon iz 1288. pisan glagoljicom) utvrđujući vrlo demokratski način izbora lokalne vlasti, ali koja je ipak trebala potvrdu mletačkog dužda. Dakle, može se zaključiti da COS predstavlja važan dokument koji svjedoči o povezanosti srednjovjekovne otočke i hrvatske baštine sa susjednim talijanskim i austrijskim područjem, kao i europskim pravnim tekovinama.

## Predavanje prof. Bartulovića

Desetog prosinca je pod nazivom "Cresko-osorski statut - 580. obljetnica", prof. Željko Bartulović održao najavljeno predavanje u palači Moise u Cresu, pred tridesetak slušatelja, a nakon toga odgovarao na niz pitanja od zainteresiranih u publici. Predavanje je bilo uspješno, dajući na zanimljiv način uvid u pravila i zakone u Srednjem vijeku na našim otocima. Premda je događaj bio zamišljen kao okrugli stol i konferencija za medije, pojavio se samo lokalni dopisnik Novog lista.

Organizacija pripreme samog simpozija započela je odmah nakon toga, u suradnji s relevantnim institucijama koje su sponzorirale skup. Datum održavanja određen je za 13. svibnja u Cresu u palači Moise, a 14. u Malom Lošinj u palači Fritzi. Najavljen je dolazak 27 sudionika iz zemalja regije, ali nekoliko ih je zbog objektivnih razloga moralo odustati. Konačna verzija programa izgledala je ovako:

GRAD CRES  
SVEUČILIŠTE U RIJECI

GRAD MALI LOŠINJ  
PRAVNI FAKULTET U RIJECI  
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA  
HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI  
Zavod za povijesne i društvene znanosti u Rijeci s Područnom jedinicom u Puli  
LOŠINJSKI MUZEJ  
CRESKI MUZEJ  
KLUB POMORACA LOŠINJ  
TURISTIČKE ZAJEDNICE GRADA M. LOŠINJA I GRADA CRESA

Međunarodni znanstveni skup 580. obljetnica Cresko-osorskog statuta

## PROGRAM

četvrtak, 12. svibnja 2022.

- dolazak i smještaj sudionika u Cresu,

petak, 13. svibnja 2022.

9,00 sati - registracija sudionika (Palača Moise, Zagrad 6)

10,00 sati - otvorenje skupa i pozdravni govori

11,15 sati - izlaganja:

prof. dr. sc. Željko Bartulović, *Uvodno izlaganje o Cresko-osorskom statutu,*

prof. dr. Enver Imamović, *Cres i Lošinj u vremenu donošenja i tiskanja Cresko-osorskog statuta od XV. do XVII. stoljeća,*

prof. dr. Srđan Šarkić, *Krivična dela protiv polnog morala u Creskom (Osorskom) statutu poređena sa vizantijsko-srpskim pravom,*

prof. dr. sc. Vladimir Simić, *Propisi Cresko-osorskog statuta o stočarima,*

prof. dr. sc. Vilma Pezelj, *Neka pitanja pravnog položaja žene prema Cresko-osorskom statutu iz 1441. godine,*

prof. dr. sc. Anamari Petranović, *Rimski okvir promišljanja ugovornih obveza Cresko-osorskog statuta,*

- rasprava

- 12,45 - 13,15 h - stanka

prof. dr. sc. Zrinka Erent Sunko, *Djela protiv života i tijela u Cresko-osorskom statutu,*

prof. dr. sc. Ivan Milotić, *Kanonsko i mletačko / kleričko i laičko u Cresko-osorskom statutu,*

prof. dr. sc. Srđan Đorđević, *Cresko-osorski statut i organizacija otočke vlasti,*

prof. dr. Nebojša Randelović i Sara Mitić, mag. iur., *Sličnosti i razlike Cresko-osorskog statuta i srpskog srednjovjekovnog prava,*

prof. dr. sc. Žeđev Drino, *Sličnosti i razlike Cresko-osorskog statuta i srednjovjekovnog bosanskog prava,*

- rasprava

- polazak vlastitim prijevozom, razgledanje Osora, dolazak u Mali Lošinj

subota, 14. svibnja 2022. (M. Lošinj, Lošinjski muzej, Palača Fritzi, V. Gortana 35)

10,00 h - otvorenje drugog dijela skupa i izlaganja:

izv. prof. dr. sc. Tomislav Galović, *Hrvatskoglagoljska baština Cres i Lošinja - notarski akti i statutarne odredbe,*

dr. sc. Franjo Velčić, *Osorska biskupija u vremenu od sastavljanja Cresko-osorskog statuta do njegova tiskanja, tj. od XV. do XVII. stoljeća,*

dr. sc. Maja Polić, *Ivan Beuc istraživač Cresko-osorskog statuta,*

izv. prof. dr. sc. Višnja Lachner, *Cresko-osorski statut i njegova obiteljskoppravna regulacija,*

doc. dr. sc. Jelena Kasap, *Osobitosti nasljednopravnog uređenja Cresko-osorskog statuta iz 1441. godine,*

doc. dr. sc. Ines Matić Matešković, *Prisutnost rimske pravne tradicije u instrumentima osiguranja tražbina Cresko-osorskog statuta,*

- rasprava

- 12,00 h - stanka

izv. prof. dr. sc. Ladislav Heka, *Prisege i druga dokazna sredstva u Cresko-osorskom statutu,*

prof. prof. Željko Radić i Marija Štambuk, dipl. iur., *Usporedba kazneno-procesnih odredbi Cresko-osorskog statuta i nekih srednjovjekovnih dalmatinskih statuta,*

izv. prof. dr. sc. Ivona Šego-Marić, *Mala in se prema odredbama Cresko-osorskog statuta,*

Ivana Marušić, mag. iur., *Mala prohibita prema odredbama Cresko-osorskog statuta,*

prof. dr. sc. Željko Bartulović, *Vlasništvo nekretnina u Cresko-osorskom statutu,*

- rasprava i zatvaranje skupa

- ručak

- razgledanje Muzeja Apoksiomena, Rive lošinjskih kapetana i Miomirskog otočkog vrta.

Predsjednica Organizacijskog odbora  
Marijana Dlačić, prof.

Predsjednik Znanstvenog odbora  
prof. dr. sc. Željko Bartulović

Skup je održan prema planu, s otvaranjem u Cresu i prvim dijelom predavanja, a drugog dana su izlaganja bila u Malom Lošinj, te u posljednjepodnevnim satima i samo zatvaranje simpozija. U slobodno vrijeme učesnicima je bilo organizirano i razgledavanje lošinjskih znamenitosti (miomirirni vrt i sl). Učesnici su bili vrlo zadovoljni i iskazan je interes da se ovakvi događaji organiziraju opet.

Klub pomoraca kao suorganizator po

prvi put u ovom segmentu, izuzetno je zadovoljan zbog sudjelovanja u skupu takvog značaja, na kojem se na znanstveni način obrađuju teme iz bogate povijesti naših predaka, pri čemu se otkrivaju nove činjenice o pravnoj i kulturološkoj razvijenosti ovog područja – bez obzira pod čijom se vladavinom u danom periodu nalazili. Otočani su od ranog Srednjeg vijeka ovdje imali organiziran i uređen život, što je i osnovni preduvjet za kulturni razvitak.

U današnje vrijeme premalo se pažnje posvećuje povijesnim faktima ignorirajući ponekad vrlo važne istine – čak do te mjere da se neke činjenice i fabricira.

Nadamo se da će doprinos naše udruge i interes oko revitalizacije lošinjske slavne pomorske povijesti jednog dana dobiti ne samo verbalnu nego i konkretnu političku podršku, a bez čega danas ništa nije moguće pokrenuti.

Boris RUKONIĆ

PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

# Britanci i Lošinjani

Za ovaj broj našeg lista štogod rekao o Engleskoj i Londonu je manje-više znano i poznato, pa ču pokušati prikazati britansko lošinjske odnose kroz povijest o čemu malo znamo ili smo zaboravili. Na to me je ponukao jedan spomenik od brojnih koji krasi ulice i trgove Londona, jer čitav ovaj grad kao glavno naselje Britanaca nosi sobom dugu i zanimljivu povijest ljudi i događaja koje je trebalo zabilježiti u kamenu, bronci ili nekako još.

Taj se spomenik nalazi na mjestu Waterloo Place i na njemu piše velikim slovima "Crimea". Spomen je to obilježje na davni Krimski rat u kojem su sudjelovale, u okviru koalicije s Turskom, Francuskom i Sardinijom i britanske vojne trupe. Budući je Austro-Ugarska bila u tom ratu neutralna, njena je flota mogla bez posebnih rizika vršiti usluge za naručitelje. U ovom slučaju su Lošinjani sa svojim brodovima prevozili hranu i ratni materijal za alijansu, pa tako i za Britance. Budući da su vozarice bile veoma visoke, taj posao je donio našim pomorcima lijepu zaradu kojom je ne samo Lošinj, već i ostali primorski krajevi koji su raspolagali brodovima, dobro zaradili. U Rijeci je tome hvala prozvana i Krimeja koja je izgradila novo naselje. Tada su naručivani novi brodovi i obnovljene flote jedrenjaka, pa kada je rat završio 1856. godine došlo je do krize zapošljavanja brodova.

Britanaca je bilo ukupno angažirano u ratu 250 tisuća, od toga je bilo 2.755 ubi-

jnih u borbama, 2.019 umrlih od rana, a čak 16.323 umrlih od bolesti. Sumnjam da ni Englezi koji svaki dan prolaze mimo spomenika znaju kojim povodom je podignut. I tako prolazi slava svijeta.

Britanci su bili u povijesti jedne od vodećih u tehnici pa su tako zarana iscrpili svoje šume za gradnju brodova svoje snažne flote jedrenjaka, te su začeli gradnjom brodova željeznih odnosno čeličnih. U tome su postali najbolji u svijetu pa su Lošinjani počeli kupovati kod njih najprije polovne, a onda naručivati i novogradnje.

Prvi brod kojeg su Lošinjani kupili u Ujedinjenom Kraljevstvu 1880. godine bio je jedrenjak tipa nava "Eastern Belle", koju je brodovlasnik kupio u cijelosti 24 karata s Lošinja Gaspare Fillipo Ivnach, preimenovao je u "Dora". Brod je bio izgrađen 1863. godine te imao 1.750 tona nosivosti.

Godine 1885. kupuje u Engleskoj kap. Giovanni Luigi Premuda prvi parobrod lošinjske trgovačke flote imenom "Grazia". Brod je izgrađen 1873. godine, registarske tonaže 700 brt, a nosivosti 870 tona. Bio je dug 60 metara, a širok 8,75 metara, dok mu je parni stapni stroj bio snage 85 konjskih sila. Brod je imao 11 članova posade.

Ovaj brodovlasnik seli svoje sjedište iz Malog Lošinja u Trst 1893. godine nakon što je nabavio parobrod "Dorothea" od 1570 brt odnosno 2500 tona nosivosti izgrađen 1888. godine u Engleskoj. Godine 1902. kap. Premuda nadgleda prvu novogradnju u Engleskoj parobroda "Aristea" od 2288

M.b. "Orjula", prvi brod Lošinjske plovidbe nabavljen u Engleskoj, 1964. g.



Spomenik Krimskom ratu (1854.-1856.), Waterloo Place, London

brt snage stroja 250 KS.

Godine 1895. braća Cosulich iz Trsta s ostalim karatistima kupuju u Velikoj Britaniji navu "Sava" (ex "Gryfe") izgrađenu 1866. godine, nosivosti 1.760 tona. Plovila je za Lošinjane do 1905. godine.

Od 1896. Lošinjani kupuju u Velikoj Britaniji brojne parobrode. Vodeći brodari sa sjedištem u Malom Lošinju i Nerezinama su Marco U. Martinolich, Societa' Lussino (Candido Gerolimich), Eredi Mattei Premuda, Cosulich Giuseppe A. e Soci te Costante Camalich.

Osim parobroda 1905. Francesco Leva iz Velog Lošinja s više karatista kupuje u Velikoj Britaniji tri čelična jedrenjaka za prevoz salitre iz Čilea u Trst: navu "Alba", bark "Contessa Hilda" i navu "Francesco Giuseppe I". Nakon nekoliko godina prodaju se zadnja dva, dok "Alba" biva kasiran u Velom Lošinju.

Stiže veliki, Prvi svjetski rat koji će utjecati na gubitak mnogih brodova. Kraljevina Italija nakon Rapalskog ugovora preuzima dio istočnog Jadrana, među inim i otok Lošinj. Na otoku ostaje upisano samo

simbolično par većih brodova ("Carmen", "Hilda"). Drugi svjetski rat uništava mnogo brodovlja, skoro čitavu flotu nerezinskih motornih brodova. Treba početi sve ispočetka.

U kolovozu 1956. utemeljuje se brodersko poduzeće Lošinjska plovidba sa sjedištem u Malom Lošinju. Nakon fuzije s Obalnom plovidbom Rijeketa iz Rijeke 1958. godine znatno se povećava broj i nosivost brodova, a sjedište ostaje u Malom Lošinju. Flota Lošinjske plovidbe sastoji mahom od drvenih brodova manje nosivosti, u prosjeku 200 do 300 tona.

Dana 23. srpnja 1963. godine kod otoka Brijuni, nakon sudara s japanskom ribarskim brodom "Banshu Maru No. 2" potonuo je brod "Vinodol" od 260 tona nosivosti. Od premije osiguranja krenulo se u potragu za novim brodom. Bit će to polovni čelični motorni brod "Orjula" od 1.140 tona nosivosti. Dužina preko svega iznosi 71,46 a širina 11 metara. Dizel-motor od 824 kW omogućavao mu je brzinu od 11,5 čvorova. Brod je prikladan za linijsko poslovanje, a nabavljen je u Velikoj Britaniji.

Sljedeći polovni motorni brod "Oruda" preuzet je 15. siječnja 1965. godine u Tilburyju nedaleko od Londona. M.b. "Oruda" je dug 75,89, a širok 11,6 metara, a može ukrcati 1.127 tona. Dizel-motor od 1.324 kW može razviti brzinu od 13 čv. Također je nabavljen u Engleskoj. U sljedećim će godinama razvika i plovidbe Lošinjska plovidba kupovati u Velikoj Britaniji polovne brodove svih tipova, veličina i starosti. Ukupno je nabavljeno polovnih brodova 19 jedinica, koje su bile važan činitelj razvika poduzeća.

I Lošinjska plovidba je sudjelovala u aktivnostima zajedničke pomorske agencije jugoslavenskih brodara "Anglo Yugo Shipping Company" u Londonu. Ta britanska prijestolnica je bila nakon Drugog svjetskog rata središte svjetskog brodarstva. U agenciji je tajnik bio Englez, a direktori su se mijenjali iz kruga jugoslavenskih brodara. Manji dio stalnog personala su bili Englezi, a veći dio predstavnici brodara koji su se mijenjali svakih 4-5 godina, kao i oni drugi koji su dolazili na praksu po 12 mjeseci.

Po završetku Domovinskog rata agencija mijenja ime i prelazi u vlasništvo hrvatskih brodara. Nekako krajem prošlog stoljeća agencija prestaje radom jer se napretkom uredske tehnologije i uvođenjem interneta gasi potreba za fizičkim prisustvom u Londonu.

O INSTRUMENTIMA IZ ŠKOLSKE ZBIRKE

## Dromoskop

Ekspnat školskog muzeja na kojem se nalazi ime "dromoskop" najzanimljivije je i najzagonetnije pomagalo u školskoj zbirci.

Prema vrlo šturim podacima koji se mogu naći na internetu, izraz "dromoskop" koristi se za pomagala koja su uglavnom izumljena na području Austro-Ugarske, a namjena im je bila pretvaranje kursova ili nekakav proračun koji je bio vezan za ružu kompas. Međutim, nigdje ne postoje podaci o instrumentu kakvog imamo u našoj školi pa je bilo vrlo teško doći do zaključka čemu on služi. Zanimljivo je da se instrument "dromoscopia Zezevich" spominje u izvješću o radu lošinjske pomorske škole u školskoj godini 1884./85. kao sadržaj predmeta nautike za drugu godinu, pa vjerujemo da se radi upravo o ovom pomagalu.

Prema njemačkim uputama koje su upisane na samom predmetu može se zaključiti da se koristio za pretvaranje kursova broda s "crtica" na stupnjeve, a da nakon izvršene pretvorbe treba još voditi računa o korekciji radi devijacije (pogreške) kompas.



Zašto je bilo potrebno ovo pomagalo? Danas znamo da se krug, pa tako i ruža kompas, dijeli na 360°, ali nekada nije bilo tako nego se ruža kompas dijelila na četiri glavne ili kardinalne strane (sjever, istok, jug i zapad), tj. na četiri dijela od po 90°. Te četvrtine su se dijelile dalje u interkardinalne smjerove od po 45°, pa tako dalje još nekoliko puta na pola u vjetrove, zrake, zračice pa sve do onoga što se zvalo "točke" ili "crte/crtice", a predstavljalo je 1/128 dio kruga, odnosno 2,8125°. Dakle najmanja podjela kruga ili



obzora je bila od gotovo tri stupnja što je bilo prilično neprecizno, ali se koristilo na mnogim brodovima 19. stoljeća.

Ruža kompas s podjelom na 360° se prvi puta spominje negdje u 12. stoljeću, ali izgleda da se na brodovima ustalila tek u 19. stoljeću. Zato je netko osmislio ovaj "dromoskop" na kojem se na vanjskom, fiksnom krugu nalaze "crtice", a na unutarnjem, pomičnom, stupanjka podjela pa se ovo pomagalo vjerojatno koristilo za pretvaranje kursova iz stupnjeva u "crtice" i obrnuto. Iako na njemu piše da treba voditi računa o devijaciji, na našem se školskom "dromoskopu" vidi da je netko rukom ucrtao kose crte kojima odstupanje varira što znači da je netko ucrtao i pogrešku kompas, odnosno devijaciju pa su očito u školi uvježbavali i pretvaranje s kompasnog kursa na magnetski i obrnuto.

Danas se više ne koriste vjetrovi i točke ili crtice pa ovakvo pomagalo više nije potrebno, a ispravljanje devijacije vrši se računski.

Aldina BURIĆ

Notitia IP COISO. — Confrontazione e graduazione della terra. Coordinato sferico, Orientato e non deviato. Viene spedito di bussola. Magnetismo terrestre. Deviazione magnetica. Parte pratica delle deviazioni. Diagramma di Sines. Correttore Zezevich e dromoscopia Zezevich. Devia. Correzione delle corse ed azimut e suoi metodi. grafici. Milano

Iz izvješća rada lošinjske Nautike 1884/85. godine

PROGRAM SUFINANCIRANJA UKRCAJA VJEŽBENIKA PALUBE, STROJA I ELEKTROTEHNIKE NA BRODOVE  
U MEĐUNARODNOJ I NACIONALNOJ PLOVIDBI ZA RAZDOBLJE OD 2021. DO 2024. GODINE

# Nedostaci Vladinog programa školovanja pomoraca

**1. Je li Ministarstvo mora shvatilo važnost ovog Programa sufinanciranja hrvatskih vježbenika, jer se čini da je prijedlog naišao na veliki otpor članica CROSMa-e, odnosno posrednika i poslodavaca okupljenih u udruhu?**

Predloženi Program sufinanciranja vježbenika 2021-2024 ne potiče ono čemu je namijenjen – konkurentnosti hrvatskih pomoraca na međunarodnom tržištu. Ne samo da ne potiče, nego je i štetan za hrvatsku pomorsku industriju.

Danas, prema točnim podacima CIMIS-a, samo 9% časnika plovi preko hrvatskih brodara okupljenih u Mare Nostrum, dok ih 91% plovi preko posrednika/poslodavaca. Ako uzmemo i posadu u obzir odnos je 17% naprema 83%. S druge strane, hrvatski brodari zapošljavaju 37% vježbenika gdje se vidi očiti nesrazmjernost onoga što im treba od časničkog kadra. Voljeli bi da je obrnuto i da je hrvatsko brodarstvo snažnije, ali žalost nije. Mi definitivno u najvećoj mjeri školujemo hrvatske pomorce za strane brodare i zato bi trebali imati takav Program sufinanciranja vježbenika gdje bi oni bili njima što atraktivniji i tako lakše startali s pomoračkom karijerom.

Raspodjela novca (7 milijuna kuna), odnosno broja sufinanciranih vježbenika ide preko koeficijenta koji favorizira domaće brodare (omjer hrvatskih i vježbenika ostalih nacionalnosti pri pojedinom brodaru) gdje je hrvatskom brodaru uvijek 1, dok je on za stranog brodarka nepriklađan i neprovediv, jer zadiru u poslovne tajne i politiku zapošljavanja i ne potiče na daljnje ulaganje i zapošljavanje hrvatskog pomorca. Primjer velikog brodarka s 80 brodova koji zapošljava 30 hrvatskih vježbenika, a

300 druge nacionalnosti. Dakle, zapošljava velik broj hrvatskih vježbenika, a koeficijent mu je vrlo malen i još mora dostavljati plovidbene dane i omjere ukrcajnih nacionalnosti što je vrlo osjetljivo za pitati.

Prijedlog CROSMa-e je da kriterij dodjele bude sukladan postotnom omjeru ostvarenih plovidbenih dana u prošloj godini po svakom ovlaštenom tijelu (OT – brodari, poslodavci, posrednici). Znači, ako su pomorci određenog ovlaštenog tijela ostvarili 10% plovidbenih dana od ukupnog broja plovidbenih dana u RH, to ovlašteno tijelo ima pravo na 10% od predviđene kvote vježbenika. Jedino ovim načinom podjele, vježbenike se može plasirati na tržište tamo gdje je to najpotrebnije i na taj način podići konkurentnost na tržištu.

**2. Jedan od prigovora je taj da se dopušta ukrcaj neograničenom broju sufinanciranih vježbenika po brodu. Što to konkretno znači u praksi?**

Možda i najveći nedostatak i zapravo štetnost za našu pomorsku industriju je taj, da se dozvoljava ukrcaj neograničenog broja vježbenika po brodu što je kontraproduktivno. Postoji podatak da je na brodu "Frankopan" kroz 2019. god. bilo 20 vježbenika.

Prevelik broj vježbenika koji zapravo rade druge poslove i zamjenjuju članove posade nije nikako dobar. S druge strane, krcanjem prevelikog broja vježbenika zbog državnih potpora i sufinanciranja više od polovice njih ostane bez posla nakon vježbeničkog staža jer ne može nastaviti časničku karijeru zbog ograničenog broja mjesta kod domaćeg brodarka. Zbog današnjih vrlo strogih zahtjeva industrije i

unajmitelja brodova i tereta, ti isti vježbenici sa završenim poručničkim ispitom ne mogu naći posao časnika niti kod stranih brodarka, već su prisiljeni ponovno odradivati vježbenički staž. Na ovaj se način radi šteta našem pomorstvu, a pogotovo mladim ljudima koji gube svoje dragocjeno vrijeme i godine života na ponovni staž koji su već odradili, a Ministarstvo nije svrsishodno potrošilo sredstva. Zato smo zahtijevali od Ministarstva da ne dozvoli više od maksimalno tri sufinancirana vježbenika po brodu i da brodari koji su koristili benefite Programa, a ne uspiju zaposliti vježbenika kao časnika vrate novac Ministarstvu.

**3. Kako da Hrvatska osnaži brand svoga pomorca danas? Treba li poraditi na marketingu hrvatskog pomorca?**

Teško je očekivati da će država reklamirati svoje pomorce na način kao što radimo mi preko specijaliziranih seminara, časopisa, društvenih mreža, putovanja i odlazaka kod potencijalnih novih klijenata, odnosno brodarka. Premda, s obzirom koliko korist ima naše gospodarstvo od prihoda pomorca, te cijele industrije i broja zaposlenih ljudi koji su posredno i neposredno povezani s pomorcima mišljenja smo da bi država trebala "mahati" svojim pomorcima gdje god joj se za to pruži prilika. Jer na kraju, kako smo rekli, 90% studenata školujemo za strano tržište. Ono što je zadatak države je da upravo ovakve programe vrlo promišljeno i u suradnji s privredom donesu na način da imaju smisla i svrhu, te da novac bude potrošen na korist hrvatskog pomorskog zajednica, a što ovdje, žalost, nije slučaj.

Mario ZOROVIĆ

LOVOSTAJ

# Ribari u mreži restrikcija

Još malo i – lovostaj! Valjda nam je već svima dobro znan taj pojam pa dodatna objašnjenja nisu potrebna. Zabrana ribolova, najkraće rečeno! Ove godine počinje 24. prosinca, na Badnjak, točno u podne. I trajat će, kao razdoblje redovite zabrane ribolova, ili privremene obustave ribolova, do zadnjeg dana veljače sljedeće godine, također u 12 sati. Ništa novoga, to nas godinama prati, ribare i potrošače ribe. Duže od dva mjeseca bez ribe, prokomentirat će mnogi. Jer, kažu takvi, kada nema srdela i inćuna, u ribarnici nemaju što tražiti. Ima ribe, ali one mnogima nedostupne. A ribari dodaju: više od dva mjeseca bez posla na moru, u ribolovu. U redu, dio vremena otpast će na blagdane, bit će i ružnog vremena, ali bi se i radilo, nešto ulovilo.

U peškarijama nekih kvarnerskih otoka i na kopnenom dijelu, otprilike od Crikvenice prema jugu, izostanak plave ribe neće se osjetiti. Svojedobno mi se žalio prijatelj s jednog otoka, govorio je: "Mi smo željni plave ribe, ne lovi je nitko od naših mjesnih ribara, nitko je ne dovози sa strane". Da, osim Krka, koliko sam informiran, na kvarnerskim otocima nema brodova plivaričara za lov male plave ribe. Jedina prilika da se najedu srdela i inćuna bila im je kada su brodovi s drugih dijelova obale iskrcavali ulove u njihovim lukama, pa su ribu prodavali izravno s broda. Sada ni toga nema.

Nedavno sam tome svjedočio u jednoj otočnoj luci. Silom prilika petnaestak brodova nekoliko dana za redom iskrcavalo je u toj luci. Jasno, prodavali su ribu, ali se narod žalio na cijenu. Srdela je bila preskupa, skuplja nego na riječkoj ribarnici petkom, kada je ponuda skromna, a potražnja veća nego u ostale dane. Ali su ljudi kupovali, "željni smo srdela", pričali su mi kupci tog dana.

Zašto ribarski brodovi više ne dolaze u naše luke, pitaju mnogi otočani, a pitaju i žitelji podvelebitskog kraja? Odgovor je jednostavan – na njihovom području brodovi plivaričari više ne rade. Ne zato što tamo nema ribe, nego iz razloga što je tako odredio zakonodavac. Pravilnikom o ribolovnim mogućnostima u gospodarstvom ribolovu na moru okružujućom mrežom plivaricom – srdelarom, veliki prostor unutar njega ribolovnog mora, otprilike od



sredine Riječkog zaljeva pa daleko na jug dalje od Šibenika, spada u "područje posebne regulacije obavljanja ribolova plivaricom srdelarom". Ima njih još, ali se ovdje bavimo onim koje obuhvaća najveći dio sjevernog Jadrana. Ta su područja određena "s ciljem zaštite mladih godišnjih klasa sitne plave ribe" i u njima je zabranjen ribolov plovilima dužima od 12 metara. U današnje vrijeme rijetke su male brodice što rade s mrežom plivaricom. U tim "posebnim područjima" brodovi dužine između 12 i 18 metara smiju raditi deset dana u razdoblju od 16. studenoga do 24. prosinca. Unutar tih područja određena su neka kanalska područja s dodatnom regulacijom ribolova. Tamo je dopušteno raditi plovilima dužine od 12 do 18 metara, onima koja pribave posebnu dozvolu. Sve skupa malo komplicirano za one koji nisu izravno uključeni u ribarsko poslovanje. Za potrošače ribe važno je jedino to da su im srdela i inćuni uglavnom nedostupni. S vremena na vrijeme posreći se da koji brod "zaluta" u njihovu luku na iskrcaj.

Restrikcije u ribarstvu svake su godine veće. Nameće ih EU, s time što dodatne mjere postavlja Opća komisija za ribarstvo Mediterana. Jasno, Hrvatska je članica i mora se povinovati njihovim odlukama. Lovostaj je samo jedna od mjera, za njega svi znamo, počeli smo ga primjenjivati još prije pristupanja Europskoj uniji. Najprije na mjesec dana, pa potom sve duže... Bez obzira na to kako ih službeno nazivali, čimbenika je da brodovi plivaričari imaju dva lovostaja, mogli bismo ih nazvati zimski i proljetni. Ovaj što nam upravo nailazi traje od Badnjaka do kraja veljače. Godinama

je oko njegova početka bilo polemiziranja između ribara i predstavnika ribarske vlasti. Zato se i datum njegova početka više puta mijenjao. Drugi lovostaj traje čitav svibanj, termin je nepromijenjen.

Kad god se povede rasprava o tim lovostajima većina naših ribara ponudit će identičan odgovor. Svi se slažu da ribu i ostali živi svijet mora treba štiti i čuvati, ali im je nametnuto previše neradnih dana. Ribari žele raditi i zadržavati, osiguravati egzistenciju za sebe i ljude koje zapošljavaju. Oni imaju velike izdatke i kada ne rade, a gubitak zarade zbog lovostaja tek im se djelomično kompenzira. Lovostaj prihvaćaju, ali u tolerantnom trajanju.

Nije, međutim, lovostaj jedina mjera zaštite srdele i inćuna. Europa nam je nametnula još ograničenja. Za ovu su godinu našim ribarima odredili ulovnu kvotu male plave ribe od 56.304 tone. Toliko smiju uloviti plivaricom srdelarom. To bi trebalo značiti – kada svi skupa ulove tu količinu moraju vezati brodove, bez obzira na datum u kalendaru. Davno sam slušao tu priču od vlasnika najveće ribarske kompanije na Novom Zelandu i nije mi bilo jasno. Govorio je da mu neki brodovi moraju mirovati po dva-tri mjeseca. Možda će se ta priča uskoro preseliti na naš Jadran.

Još treba dodati – lovostaj imaju i brodovi kočari, ali se taj drugačije provodi. Termin mu je jesenski, traje mjesec dana, a za rad s pridnenom povlačnom mrežom nije zatvoreno kompletno ribolovno more, nego njegov veći dio. Na tržištu u svako doba ima kočarske ribe. Tek je ponuda nešto skromnija!

Branko ŠULJIC

PIŠE KAPETAN IVO SAGANIC

# Tradicionalno ribarstvo u Martinšćici za vrijeme Venecije

Otoci Cres i Lošinj u sklopu Dalmacije spalili su 1409. pod vlast Venecije. Uvala Sv. Martina bila je pod Lubeničkom komunom da bi njenim ukinućem 1484. pripala Cresojskoj komuni, dok su obližnji otok Zečju često prisvajali Osorska i Creska komuna. To je vrijeme kad se ploviti i ribariti na moru moglo samo uz dozvolu creskog kneza.

Počeci ribarstva u Martinšćici usko su vezani uz franjevački samostan sv. Jerolima iz početka 16. stoljeća, jer prije njegove izgradnje u ta davna vremena naselje u uvali Sv. Martina i nije postojalo - postojala je samo mala srednjovjekovna crkva s grobljem u okruženju za sakralnu potrebu okolnih naselja i žitelja koji su tu obitavali. U uvali Sv. Martina podalje od mora u dvije ili tri kuće živjelo je par obitelji koje su čuvala ovce i obrađivale vlastelinska imanja, sve za potrebe svoga poslodavca, franjevačkog samostana i kasnije stanovnika ladanjskog dvorca obitelji Sforza.

Bratru su imali svoj brod - *plav*, te su se ujedno bavili ribolovom. Imali su i svoj mul zvani *Fratarski mul*, za koji su u više navrata za popravak istog tražili financijsku pomoć od grada Cresa.

Lov ribe tih prvih stanovnika čije kuće i nisu bile uz more koristilo se isključivo kao dopunska djelatnost. Te ribare spominju bratru 1585. godine u svojim zapisima, spominju ih kao ribare od kojih su kupovali girice, gruga ili drugu ribu. O djelatnostima martinških bratru imamo zapisano u njihovim zapisima pisanim na glagolji-

ci kao to; da su dali učiniti mali parangal (*palanga forniti*) i za to platili 11,16 lbr, da bi tri mjeseca poslije kupili sto udica za 3 lbr, te *špag* za *marafuni* za 1,12 lbr. Za ribarenje dali su praviti mreže potegače i mreže stajačice (*gavunara*) od lanenih vlakana. Lovili su i ostima, vršama, parangalima i udicama. Spominje se parangal s četiri stotine udica. Koristili su i opraru. Kupovali su i *obrvice* za *mrižu* kao i *trainu* i udice. Prosinca 1599. kupili su dvije *traine* i tri *kosavice* (bit će za lov liganja) i za to platili 1,10 lbr. Te iste godine u lipnju je zapisano: "Dah za špag za varše 1.- lbr". Lipnja 1586. za 11,5 lbr kupili su pol librice lana "za mrežu učiniti", da bi istoga mjeseca platili 52.- libre za "učiniti mrežu gaunarū". Od prodaje gavuna imaju 1588. godine zaradu 1,7 lira. Prosinca 1599. kupili su dvije *traine* i tri *kosavice* i za to platili 1,10 lbr. Te iste godine u lipnju je zapisano: "Dah za špag za varše 1.- lbr". Bratru su lovili i tune jer su listopada 1614. dali *popresti kanavu za tune*.

A na Vidovićima im je neki Frančić pleo vrše za mostir koje su kasnije i krpali. Kao što su često kupovali ribu, a zapisano je da su i sami lovili ribu te prodavali, tako su već u martu 1616. imali zaradu od gavuna čak tri lire. U uvalu su često dolazili *Rovineži*, ribari iz Rovinja od kojih su bratru u par navrata ribu kupili.

Privlačna moć vatre i svjetla u ribolovu noću poznata je još od antičkih vremena, ali ta njezina upotreba na našem području započinje se intenzivnije koristiti tek tokom 16. stoljeća.

Na pramčanom dijelu broda koristila se od željeza kovana konstrukcija, na kojoj se palilo smrekovo drvo, čime se noću na svjetlo skupljala riba i potom bi se opasala

mrežom. Takav način lova plave ribe koristio se sljedeća tri i pol stoljeća. Ta preteča kasnijim feralima na petrolej zvala se *svičalo*, a ponegdje i *lagnjica*.

Cresko-osorskim statutom iz 1441. pisano je da se podijeljena otočka lovišta licitiraju, a pravo ribarenja uglavnom na plavu ribu na određenom području općinsko vijeće davalo je samo plemićima. Općinskim odlukama otočkim ribarima creski knez često je nametao razne namete da bi time ubrao što više novaca.

Creski knez je prisvajao neka prava u vezi davanja koncesije ribolova, stoga je 1490. creski izaslanik otišao u Veneciju sa žalbom na postupak creskoga kneza koji je davao pravo na ribolov bez ikakve naknade u uvali Svetog Martina (Valle di San Martino) koja je do tada uvijek pripadala komuni. Ujedno imamo tu i naredbu iz 1525., gdje stoji da ribari moraju pred kneza dovesti sav ulov tako da on uzme najbolje ribe, a na ostalo da stavi porez. Da bi 1573. godine uvalu Sv. Martina općinsko vijeće dalo na pet godina pravo na lov plave ribe Cresaninu Zuannu Petrisu i to pod istim uvjetima koje su već prije njega bile dane Donadu Bochini, Petru i Damianu Zidariću, s godišnjom naknadom od 20 dukata s obavezom prodaje riba po određenim fiksnim cijenama. Ponovo je pod istim uvjetima Zuanne Petris dobio 1589. pravo ribarenja u uvali Sv. Martina. Plava riba se uglavnom solila i bila je tako vrlo tražena konzervirana hrana za upotrebu na duži period.

Još 1614. spominje se mreža *palandara*, što su čvrsto pletene mreže stajačice - *poštice*, postavljene i usidrene na određenim pozicijama za lov tuna i palamida, vezane jednim krajem za kopno. Namjenski izrađene drvene bačvice (vidi sliku) pridržavale su mrežu uspravno na površini, dok su olovnicama na donjem djelu mrežu pridržavali teške mreže uspravno na određenoj poziciji.



U spisima Osorskog vijeća iz 1715. na creskoj obali nalaze se deset takvih lokaliteta koji su se davali u zakup za tunolov i time su znatno punili općinsku blagajnu.

Vlasništvo i pravo na lov tuna u Martinškoj uvali (Valle di San Martino) potvrdio je i sam creski knez (Conte Capitano) Marin Nadal 26. srpnja 1745., a pravo lova tuna na toj lokaciji rta Kijac na ulazu u uvalu Sv. Martina dobio je Nikola Petris iz Cresa, a njegovi nasljednici koristili su tu tuner sljedeća dva stoljeća, sve do 1933., kada ju je od njih kupio Andrija Linardić, vlasnik tvornice eteričnog ulja u Martinšćici.

Vlasnici tunere imali su i svoju barku i brod na jedra kojima su ulov dopremali u Cres, Pulu ili Veneciju. Ribari na tuneri bili su im tzv. Gorinci, poznati ribari iz područja Crkvenice.

Tokom noći ti isti ribari s tunere korišteni su za lov plave ribe; sardela, lokarda i plavica te upotrebom *svičala* i velikih mreža potegača.

Godine 1761. u gradu Cresu je bilo osam mreža potegača te se od ulova posolilo 2500 barila sardela i 48 barila plavica. Tu su bili u Valunskoj vali, a i šire prisutni i poznati ribari Čozoti, ribari koji su došli sa svojim ribarskim brodovima iz grada Chioggie pokraj Venecije i nastanili se sa svojim obiteljima u Cresu. Oni su prvi uveli lov *pridnene* ribe i škampa upotrebom koče.

U Martinšćici je tek 1754. živjelo 33 stanovnika u devet obitelji, od kojih su neki živjeli i u kaštelu Sforza i franjevačkom samostanu sv. Jerolima.

NA PRIJEDLOG KLUBA POMORACA I KATEDRE ČAKAVSKOG SABORA

# Rita Cramer Giovannini dobila visoko priznanje Malog Lošinja

Na svečanoj sjednici koju je Gradsko vijeće Malog Lošinja održalo 11. studenog, na datum koji se posljednjih godi slavi kao Dan Grada, Rita Cramer Giovannini iz Trsta proglašena je počasnom građankom Malog Lošinja, na prijedlog pristigao Ocjenjivačkom sudu istovremeno s dvije strane - iz Kluba pomoraca Lošinj i iz Katedre Čakavskog sabora Cres-Lošinj.

U obrazloženju za ovaj prijedlog, dvije su udruge navele to što je Cramer Giovannini objavila nekoliko knjiga i priredila nekoliko izložbi o povijesti Lošinja.

U svojem je istraživačkom radu najveću pozornost usmjerila prema prvoj polovici XX. stoljeća, objavljuje na talijanskom jeziku, pa je tako ljetos Lošinjanim predstavila knjigu "Ricordi di un'epoca: Lussino 1918-1945", kojoj dimenziju više daje bogata oprema fotografijama Lošinja iz tog razdoblja, iz kolekcije iseljenika Franka Nereticha, koji je još u mladosti zamijenio Lošinj i Ilovik New Yorkom, ali se rodnim otocima rado vraća i podržava istraživače oteoće povijesti. Uz rad na zbornik o spateljici Elsi Bragato, ova je knjiga, ciljano ili ne, postala glavnim povodom za prijedlog za stjecanje jednog od najvažnijih javnih priznanja koje Grad Mali Lošinj može dodijeliti, tik do Nagrade za životno

djelo. "Ricordi" ("Sjećanja") su podijeljeni u dvije cjeline, od kojih se prva odnosi na javne događaje poput porinuća brodova, otvaranja kanala na Privlaci, hidroavionskih letova kojima je tada Lošinj bio spojen s Trstom, euharistijskog kongresa, posjeta državnih dužnosnika iz Italije koja je 1918. okupirala Lošinj itd. Drugi dio tiče se svakodnevice dijela tadašnjih građana i zasnovan je na obiteljskim fotoalbumima.

Rita Cramer je rođena 1946. godine u Brindisiju, no Tršćanka je i u tom se povišću bremenitom gradu školovala i ondje provela radni vijek, diplomiravši biološke znanosti 1968. godine, a potom radivši kao predavačica i istraživača na tršćanskom sveučilištu. Vlastitim obiteljskim korijenima zapravo nema veze s Lošnjem - stekla ih je tek udajom u obitelj Giovannini, što je talijanizirana inačica prezimena stare lošijske obitelji Ivančić (Ivancich). Time je počelo njeno zanimanje za Lošinj i njegovu povijest, naročito razdoblje na koje su sjećanja baštinski članovi muzevljeve obitelji. Zajednica Talijana Lošinja opisuje Ritu Cramer Giovannini, između ostaloga, kao "zagovornicu prijateljstva i sloge među ljudima, nadvladavanja međunarodnih, povijesnih i drugih podjela".

B. PURIĆ



Rita Cramer Giovannini

PIŠE DINKO ZOROVIĆ ETO

# Moji problemi s kormilom

Da Pjesnik pročita naslov – pomislio bi na "kormilarenje" tokom života. U mojim godinama zalaza, doista bih o tome mogao svašta napisati. I nisam baš uvijek spretno kormilarilo između Scile i Haribde, mnogo puta sam udario u njihove opasne grebene...

No, namjera mi je pisati o stvarnim kormilima na plovilima s kojima sam muke mučio. I stvarnim, fizičkim, plovljenjem i pojmovno, suprotstavljajući velikim brojem povjesničara pomorstva.

U mojem djetinjstvu nije bilo iskaznica za voditelja brodice, kategorija i slično, a još manje motora. Jedrilo se. I projedrio sam. Kasnije, promatrao puno toga. Od Novigrada u Istri do Primoštena, slapova Krke i Obrovca... Plovio sam četrdesetak ljeta po mjesec dana, uvijek spavao u drugoj uvalci i dosta toga upoznao. Velikio sam podalje od kraja, pazio na hridi uz Molat i ... s kormilom problema nisam imao.

Nepozvana došla je starost. A s njom strah od otvorenijeg mora. Držao sam se obale, pličaka nije nedostajalo i jednom sam zapeo kormilom. Otkinula se femina, ali to nisam primijetio. Tek nakon desetak minuta noge su mi gacale po vodi. Trebao sam nasukati brodicu, kako-tako začepiti nastalu rupu, dovukao sam se do brodogradilišta gdje su napravili novu feminu i pričvrstili je. No istu grešku drugi put nisam učinio. Na krmenom zrcalu izradio sam udubljenje promjera vesla i od tog dana nastavio jediti kormilarenjem s veslom pozadi.

Nisam ih ja osobno pozvao, no jako sam se unucima obradovao. I rasli su i rasli... i počeo sam ih učiti jedrenju. Staro kormilo je ponovno došlo na red, ta neću ih valjda učiti jedrenju s veslom pozadi.

U praskozorje navigacija Mediteranom većim brodovima, daleko od kraja, jedrilo se četvrtastim jedrima, a kormilarilo povećim veslom po krmi. Nekada i s dva vesla.

Prihvatila je ovu "modu" i većina naroda istočnog Atlantika. Početkom drugog tisućljeća četverouglasto se jedro počinje zamjenjivati trokutastim. Naročito na manjim plovilima. I nazvano je deformacijom latinske riječi "tri", latinskim jedrom<sup>1</sup>. Tako se zove i danas. Pomorci uviđaju da je kormilarenje veslima po krmi jako naporno, naročito na većim plovilima i po lošijem vremenu. Čini se, da se najprije u Sjevernoj Evropi, a onda i drugdje, kormilarsko veslo po krmi zamjenjuje i spretnijom napravom – kormilom. Tako rekuć nepromijenjena oblika zadržalo se u upotrebi do danas.

I sve je to dobro klapalo, da se u priču nije upleo jedan nadgrobni stećak. Otkriven je u Novilari, talijanskom gradu na istočnoj strani Apeninskog poluotoka. U originalu je nazvan: La stele di Novilara. Na njemu su prikazana tri liburnijska broda, dva u oružanom sukobu.

## Stećak iz Novilare

Stećak potječe iz 8. stoljeća prije nove ere i jedini je izvor, od dosad pronađenih, koji prikazuje liburnijske brodove. Sa sigurnošću se može reći da su slike brodova autentične: nastale su u doba širenja Liburna od zapadne prema istočnoj obali Apeninskog poluotoka, kasnije na današnju Istru, pa sve do rijeke Krke, na istočnoj obali Jadranskog mora.

Koliko je iz povijesti poznato, Liburni su se nastanili na sjeverozapadnom dijelu Apeninskog poluotoka i osnovali grad, današnji Livorno. Radi relativno škrtog i siromašnog tla, sama poljoprivreda nije mogla prehraniti sve brojnije prijarhalno pleme. Dio stanovništva otišao na more i bavio ribolovom, a kasnije i trgovinom. Postali su tako vrsni pomorci. Slijedom toga usavršavali su svoja plovila.

Južnije, na istoj zapadnoj strani Apeninskog poluotoka počeo se razvijati i širiti grad Rim (u hrvatskom prijevodu). Rim nije na moru i Rimljani nisu bili dobri pomorci, ali hvala naprednom društvenom uređenju postali su moćna zajednica koja se širila kopnom. Zlobnici tvrde da je Rim osvojio skoro svu obalu Mediterana da ne bi bio napadnut s mora. Naravno da tu tvrdnju treba uzeti s dovoljnom dozom rezerve; Rimljani su ipak gradili svoje brodove - naročito trgovačke. No, trebali

su i ratne brodove. Prihvatili su napredne "modele" brodova Liburna koje su vremenom osvojili. Ti ratni rimski brodovi prozvani su liburnama, po narodu od kojeg su preuzeti. Ne bih se složio s tvrdnjom da su Liburni naučili Rimljane plovidbi, ali su sigurno obogatili njihovo znanje.

Vratimo se slici sa stećka, ponavljam: jedinom autentičnom, dosada pronađenom crtežu liburnijskog broda. Gornji brod ima po krmi dodatak koji ne može biti ništa drugo nego kormilo. Donja dva broda su sudarena pramcem. Prikaz je to načina vođenja bitke u to doba: posada s pobjedničkog broda prelazi na slabiji brod i u bliskom susretu nadjača neprijatelja. Iz pismenih tekstova onog doba otkriva se da je jedan brod drugome pokušao prvo onesposobiti sredstvo za upravljanje, a nakon toga udariti u njega i prebaciti na njega ratnike. Na jednom od ta dva donja broda u bitci doista nedostaje kormilo.

Ako su na stećku na brodovima doista kormila, značilo bi da su ih imali već Liburni, kojih par tisuća godina prije njihove pojave u kasnijem Srednjem vijeku.

Do takvog zaključka je došao osamdesetih i devedesetih godina prošlog stoljeća Marco Cobau. Uz financijsku pomoć fondova preteče današnje Evropske unije, uz stručnu podršku više muzeja – među inim i Riječkog i Zadarskog, sa svojim suradnicima i učenicima sagradio je repliku stare liburne u naravnoj veličini. Maštovito je učinio kormilo s mogućnošću okretanja oko vertikalne osovine. I brod je plovio jedrom i veslima. Od Fana do Pesara u Italiji.

Na žalost, najveći dio međunarodne znanstvene javnosti, hrvatske pogotovo, ne želi prihvatiti činjenicu postojanja kormila prije početka drugog milenija naše ere. U nas iznimku čini nekoliko znanstvenika, među kojima sam i ja. Uvjereni smo u Cobauovo tumačenje da su već Liburni imali na nekim svojim brodovima kormilo.

Po zahtjevu financijera projekta tražilo se da se Cobauov brod "Europa" čuva u moru u plovnom stanju. Zbog skupoće održavanja graditelj tome nije mogao udovoljiti. Postojao je i prijedlog da ga preuzme Hrvatska i drži u Rijeci. Cobau ima kuću

za odmor u Glavotoku na Krku – pa je nekako taj izbor bio prirodan. Međutim, kasnije je ipak dozvoljeno da se brod čuva na suhom i postavljen je u lokalnom parku u gradu Cattolica, u Italiji. Na žalost prepušten je propadanju.

Postavlja se pitanje: kako to da se veslima po krmi kormilarilo sve do Srednjeg vijeka ako je svrshodnije liburnijsko kormilo postojalo već u Antici? Pokušao sam doći do odgovora na temelju mojih iskustava.

Liburni u svojem pohodu prema istoku dolaze na istočnu obalu Apeninskog poluotoka gdje su veće pličine. Njihova kormila zakvačila bi za dno i lomila učvršćenja za krmene statve. Prirodno je bilo vratiti se na upravljanje krmenim veslima. Slika na stećku iz Novilare potječe upravo iz vremena dolaska Liburna na zapadnu obalu Jadrana kada još, dolazeći s područja dubokog Ligurskog mora, koriste kormila. Kada bi se pronašlo kakvu liburnijskog broda kasnijeg datuma, vjerojatno bi po krmi imao veslo. Rimljani nisu bili dobri pomorci i prirodno - prihvatili su brod "liburnu" upravljaju veslima.

Stoljeća prolaze, plovila se povećavaju i usavršavaju, sjeverni narodi idu na sve dulja putovanja debelim i uzburkanim morima, ali i dubljima – pa se prirodno nametnulo kormilo kao prikladnije sredstvo upravljanja. Kormila prihvaćaju pomorci Mediterana s time da je ovjes na krmenu statvu tako izveden, da se mogu dizati kada se približavaju obali, kako bi donji rub kormila bio viši od donjeg ruba koblice. Eventualni dodir s dnom bio bi s dugom i glatkom koblicom i štete bi bile puno manje.

Zahvaljujući mojim iskustvima i razmišljanjima podržavam Cobauovo otkriće i pretpostavke o povijesti nastanka i upotrebe kormila.

U najranijoj mladosti koristio sam kormilo, također u mladoj i srednjoj dobi mog života dok sam jedrio "debelim" morima. Kad sam ostario, plovio sam uz obalu i po pličicama koristio veslo za kormilarenje. Potpuno star podučio sam unuke korištenju i upravljanju brodicom i vratili smo se kormilu. Moju mladost usporedjivao s Liburnima na Tirenskom moru i njihovom ranom dolasku na zapadnu obalu Jadrana. Brodarenje u mojoj starijoj dobi usporedjivao s navigacijom od Rimskog doba do početka drugog milenija, a moju staračku plovidbu s unucima sa svjetskom plovidbom od početka drugog milenija naovamo.

Ovaj članak je moj zaključak temeljen na mom znanju i iskustvu o temi koja je gore navedena.

ZANIMLJIV PROJEKT KAP. SRĐANA GLAVANA

## Plan: 200 maketa

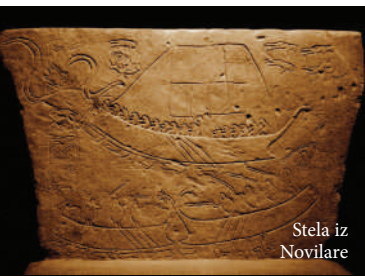


Ideja je počela s posjetom našem web-sajtu "Naše sidro", gdje uglavnom stavljaju slike naših nekadašnjih brodova, pod našim nacionalnim kompanijama koje su postojale od Kopa do Kotora, pa sam došao na ideju da bi možda bilo lijepo napraviti takvu cijelu flotu zbirku maketa na jednom objedinjenom mjestu, da ljudi mogu vidjeti i prisjetiti se što smo nekada predstavljali u pomorstvu.

Pošto sam i sam ljubitelj brodova koji su građeni od šezdesetih do osamdesetih godina prošlog stoljeća, odlučio sam krenuti u skupi projekt u koji osim puno novca, treba uložiti i jako puno vremena,

a i znanja. U početku je najteže bilo prikupiti dokumentaciju tih brodova, odnosno nacrti iz kojih bi se vjerno mogle napraviti replike, odnosno makete brodova.

Potom sam počeo kontaktirati brodogradilišta gdje su brodovi izgrađeni - počeo sam od "Uljanika" iz Pule, pa preko "3. maja" iz Rijeke, Kraljevca, Lošinja, "Brodosplita" i inozemnih brodogradilišta. Mnogo dokumentacije je sada već bilo nemoguće nabaviti, ali nešto sam i uspio, s velikom pomoći ljudi koji dijele moje oduševljenje idejom i planom, te su mi jako puno pomogli. Tako sam mnogo nacrti dobio iz "Uljanika", "3. maj" je imao jako malo tehničke



Stela iz Novilare

<sup>1</sup> Riječ ne potječe od naroda Latina





dokumentacije, dok sam za "Brodosplit" napravio jednu maketu za njihov muzej, a zauzvrat sam dobio nacрте brodova koji su me interesirali. Uglavnom, u mom postavu, ako bude sve po planu, trebalo bi biti oko dvjesto maketa brodova naših kompanija - "Splošne plovlbe" Piran, "Uljanik plovibde" Pula, "Istraplova" Pula, "Kvarnerske plovibde" Rijeka, "Jugolinije" Rijeka, "Jadrolinije" Rijeka, "Lošinjske plovibde" Rijeka, "Brodogradilišta Cres" ("Creske plovibde"), "Tanferske plovibde" Zadar, "Šibenske plovibde" Šibenik, "Jadroplova" Split, "Mediterranske



plovibde" Korčula, "Atlantske plovibde" Dubrovnik i "Jugooceanije" Kotor.

Kako sam ljubitelj i povijesti pomorstva, u mojoj kolekciji ima i brodova iz I. i II. svjetskog rata, tako da će i to biti zanimljiva kolekcija, koja će zanimati veliki dio populacije. Zasad je sve postavljeno u mojoj kućnoj privatnoj galeriji, no možda jednoga dana bude i u stalnom postavu, negdje gdje bi to ljudi mogli pogledati i prisjetiti se nekih lijepih pomorskih dana.

Srdan GLAVAN



## BIJELA FLOTA

# O knjizi "La Flotta Bianca"

Vjerujem da je većina čitatelja ovoga lista čula za putničke brodove koji su na ovaj ili onaj način obilježili živote naših sumještana u razdoblju između dva svjetska rata. Možda su čuli priče svojih roditelja ili noniča ili o njima čitali u knjigama o povijesti lošinjskog pomorstva. Međutim, vjerujem da većina nas ne zna kakvu su sudbinu doživjeli neki od tih brodova tijekom Drugog svjetskog rata te da su neki od njih odigrali iznimno važnu ulogu u spašavanju života ratnih brodomolaca, ali ne kao obični putnički brodovi, već kao dio Bijele flote.

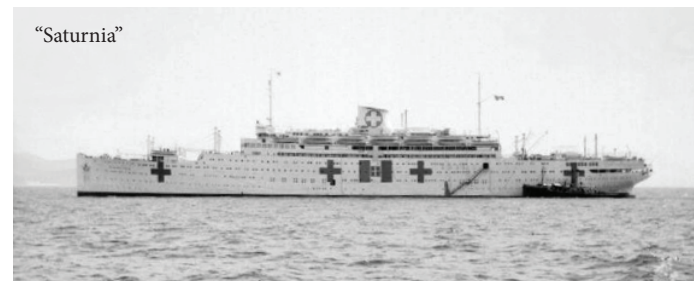
Tijekom tog nemilosrdnog razdoblja, 22 talijanska putnička broda pretvorena su u brodove-bolnice, a o podvigu tih manjih i većih divova humanosti pisao je za potrebe talijanske ratne mornarice kapetan Dobrillo Dupuis u svojoj knjizi "La Flotta bianca" (Bijela flota).

Ti su brodovi kroz 608 misija na Mediteranu i izvan njega spasili više od 280.000 brodomolaca i ranjenika koje su pronalazili na moru ili evakuirali iz ratnih područja u kojima je djelovala talijanska vojska. Nekoć sjajni saloni, namještaj i oprema luksuznih brodova kroz brze preinake pretvarali su se u bolesničke sobe, operacione dvorane, prostore za bolesnike s mentalnim poteškoćama, praonice, skladišta...

Među njima su bili preoceanski brodovi s lošinjskim zapovjednicima i članovima posade "Saturnia" i "Vulcania" te linijski brod "San Giusto", koji je nekoć povezivao Mali Lošinj s Trstom i ostalim sjevernojadranskim lukama.

"San Giusto" je 1941. godine nakon preinake u Trstu isplovio za Tobruk, a nakon toga je službovao oko Brindisija, spašavajući članove posade srušenih vojnih aviona. Kasnije je prevozio ranjene iz Albanije za Bari. Nakon toga, "San Giusto" je upućen u Tripoli (Libija), ali tamo nije nikada stigao, jer je u noći između 14. i 15. svibnja naleto na minu i povukao sa sobom u dubine mora još 16 članova posade.

"Saturnia" i "Vulcania" nisu poput drugih brodova Bijele flote lutali morem tražeći nesrećene, već je njihova zadaća bila druge naravi. Nakon što je 1941. godine Velika Britanija osvojila talijansku afričku koloniju Eritreju, zarobljeni su svi talijan-

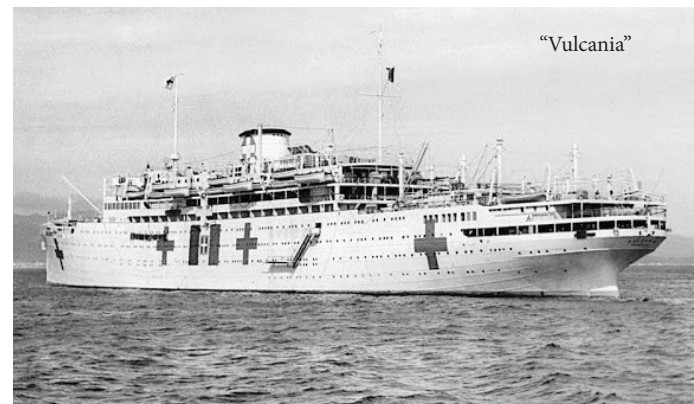


ski vojnici i civili. Dio je poslan na logore u Keniju, Indiju i Južnu Afriku, a oko 30.000 Talijana je ostalo zarobljeno u Etiopiji, Eritreji i Somaliji. Nakon međunarodnih pregovora, taj je zadatak dodijeljen preoceanskim brodovima, među kojima su bili upravo "Saturnia" i "Vulcania". S obzirom na ratne okolnosti u Africi, umjesto kraće plovibde Sueskim kanalom, moralo se ploviti izvan Gibraltara na jug oko Južne Afrike i natrag. S obzirom da se radilo o međunarodno potpomognutom projektu spašavanja, na brodovima su uz talijanske pomorce (i naše, među kojima i jedan Gladulich) bili ukrcani i promatrači s američko-britanske strane. Brodovi su kroz dva iscrpljujuća putovanja tijekom kojih nije nedostajalo bolesti, vrućine, nevremena i raznih drugih poteškoća uspjeli vratiti te svoje sunarodnjake, ali je drugo putovanje završilo u vrijeme kada se već nazirala kapitulacija Italije pa za neke povratak u domovinu i nije bio toliko sretan.

Priče koje prenosi kapetan Dupuis pripovijedaju o spašavanjima tijekom oluja, ranjenicima i utopljenicima s izrazito teškim ranama u stanju šoka, brodomolcima koji su danima na moru nemoćni čekali pomoć trpeći glad, žeđ, bol, osobe u stanju šoka, straha, ali i pasivnosti: slike rata koje je teško zamisliti onima koji to nisu proživjeli. Ti su brodovi nažalost i sami bili mete bombardiranja unatoč svojim oznakama koje su ukazivale na brod-bolnicu, a većina njih je i nastradala od morskkih mina. Čitajući knjigu pronašla sam i priču o brodu "Pola" na kojem je brodomol doživio moj susjed, barba Mario Mužić, a spasio ih je brod "Gradisca".

Knjiga "La Flotta bianca" tiskana je u sklopu zbirke "Biblioteca del mare - La guerra sui mari" (Morska biblioteka - Ratovi na moru) u sekciji posvećenoj talijanskoj ratnoj mornarici u Drugom svjetskom ratu, izdanje Mursia, 1978. godine.

Alcina BURIC



REPORTAŽA

# Nacionalni pomorski muzej u Greenwichu

Nacionalni pomorski muzej (National Maritime Museum) u Greenwichu Parku na jugoistoku metropolitanskog Londona, bavi se pomorskom poviješću Velike Britanije. Muzej je osnovan 1934. godine i jedan je od najvećih na svijetu. U parku se nalazi i Kraljevski opservatorij koji je poznat kao početni nulti meridijan geografske dužine.

Muzej ima vrlo raznolike i velike kolekcije, od fundusa modela brodova i njihovih nacrtiz iz 17. vijeka do kolekcije čamaca iz prahistorije, ali najviše onih izrađenih tijekom 19. stoljeća i kasnije. Uz to ima i finu kolekciju navigacijskih i astronomskih instrumenata od globusa do kronometara. Sve u svemu ima i puno primjenjene umjetnosti i memorabilija te velik arhiv s puno fotografija i filmova. Muzejski postav se uglavnom drži kronološkog reda s naročitim naglaskom na osobe kao što su Horatio Nelson i James Cook.

Nacionalni pomorski muzej dio je lokaliteta Pomorski Greenwich koji je 1997. upisan na UNESCO-vu listu mjesta svjetske baštine u Europi.

Sastavni, a posebni dio Nacionalnog pomorskog muzeja je izloženi, sačuvani i izvrsno održavani jedrenjak "Cutty Sark", izgrađen 1869. godine. Za mene



Jedrenjak "Cutty Sark" podignut na suhom doku u Greenwichu, najatraktivniji izložak Nacionalnog pomorskog muzeja

dana. Najbrže putovanje "Cutty Sarka" od Londona do Shanghaija trajalo je 89 dana, a u povratku od luke Hankou 109 dana, pa je cijelo putovanje od Londona i natrag trajalo deset i više mjeseci.

Nakon 1878. godine, "Cutty Sark" vozi vunu, pa i ostale terete iz Australije u London, i na toj je relaciji postignut rekord od sedamdeset dana u trajanju putovanja. Nakon mnogih promjena vlasništva i promjena plovidbi tek 1953. osniva se društvo za zaštitu ovog povijesnog broda.

Jedrenjak "Cutty Sark" dug je preko svega 64,8 metara, njegovo jedrilje zauzima 2970 četvornih metara, što mu omogućuje brzinu od 17 čvorova. S obzirom na veličanstveno jedrilje trebao je 24 do 28 članova posade. Postavlja se 1957. godine u suhi dok na Greenwichu gdje ga se moglo razgledati. Definitivno je dovršena njegova adaptacija za javni prikaz 2012. godine.

U suvenirnici nabavio sam "The Cutty Sark Pocket Manual" gdje Arron Hewett i Louise Macfarlane na 135 stranica za devet funti tumače povijest i mnoge pojedinosti koje su ugrađene u ovaj, ne samo britanski, već i sačuvan brod čitavog čovječanstva, a Lošnjanima posebice blizak i drag.

**Julijano SOKOLIĆ**

je to bio pravi doživljaj, s obzirom na to da je brod potpuno opremljen sa svim križevima i konopima, kao da se sprema za putovanje.

Vlasnik ovog lijepog broda klipera "Cutty Sark" bio je John Willis. Građen je u Dumbartonu, u Škotskoj, a njegova gradnja je stajala 16.150 funti. Porinut je u more 22. studenog 1869. godine. "Cutty Sark" je krenuo na prvo putovanje prema Kini početkom 1870. i na povratku je prevezio čaj, jedan teret broda, jednom godišnje. No, to je iznosilo 600 tisuća kg čaja, a koliko je to bilo šaljica! Budući da je iste godine, kada je ovaj brod sagrađen, pušten u promet Sueski kanal, prijevoz čaja jedrenjacima iz Kine se brzo nije isplatio. Plovidba novim kanalom skratila je udaljenosti od Londona do Kine za 5 tisuća km pa su to ondašnji parobrodi mogli obaviti za šezdeset



SPORTSKO-HUMANITARNI POTHVAT MLADIĆA IZ MALOG LOŠINJA

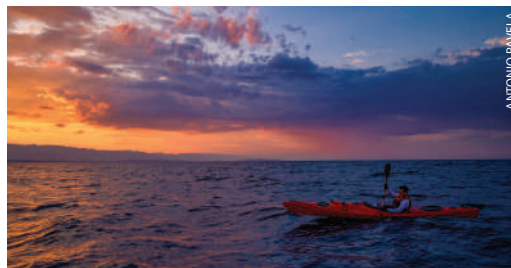
# Veslajmo za one koji ne mogu



Ljeto 2022. bit će zapamćeno i po jednoj hvalevrijednoj humanitarnoj akciji koju je, pod nazivom "Veslajmo za one koji ne mogu", pokrenuo 21-godišnji Lošnjaničanin, Antonio Bujačić.

Riječ je o humanitarno-sportskom podvigu, u kojemu se Antonio Bujačić u subotu, 13. kolovoza, rano ujutro kajakom otisnuo iz lošinjске lučice Sv. Martin put otoka Raba.

S namjerom da izbjegnu buru, čije je jačanje bilo najavljeno već izjutra, Antonio i njegova pratnja, odlučili su iz lučice Sv. Martin krenuti još za mraka, no bura je, suprotno prognozi, tukla u provu od samoga starta, a stižala se tek nadomak otočića Lagnja.



ANTONIO PAVELA

s poteškoćama u razvoju i invaliditetom. Upravo toj djeci, njihovom izjednačavanju u pravima i mogućnostima unutar ovih dviju otočkih zajednica, bio je posvećen svaki Antonijev zaveslaj. Sakupljena sredstva, udruga "Ruka u ruci" s Lošinja uložiti će u rekonstrukciju novodobivenog prostora za rad s djecom, dok će udruga "Pinokio" sufinancirati projekt dugogodišnjeg gosta i prijatelja otoka Raba, Dicka Spijkermena, a kojim je predviđena izgradnja dizalice koja bi osobama s invaliditetom omogućila lakši ulaz u more.

O samom pothvatu Antonio je rekao: "Ovo nije samo moje postignuće, jer mi djelujemo kao zajednica i tako ćemo nastaviti djelovati i u budućnosti. Naime, sam to nikada ne bih mogao ostvariti bez pratice logistike, organizacijskog tima ljudi s oba otoka, kao i onih koji su cijelu priču financijski poduprli. U svemu ovome ipak je najbitnija ta humanitarna nota s glavnim ciljem prikupljanja financijskih sredstava za one koji skrbe o djeci s invaliditetom i poteškoćama u razvoju, a moja je želja da nas ovakve plemenite akcije, kad između Raba i Lošinja nemamo nikakvih trajektnih i katamaranskih veza, još više povežu na onom ljudskom planu, kao prijatelje i suotočane".

**Renato DUDIĆ**



ANTONIO PAVELA

PIŠE UMIROVLJENI REDOVNI SVEUČILIŠNI PROFESOR ENERGETSKOG STROJARSTVA  
PROF.DR. FERDINAND TRENC, UNI.DIPL.INŽ.

# Elektromobilnost – razmišljanja potrošača i struke

Kod razumijevanja i tumačenja rasprava o učinkovitosti i okolišnoj prikladnosti elektropogona kod osobnih vozila (akumulatorskih baterija) dolazi do značajnih razlika, koje su više posljedice površinskog odnosno plitkog poznavanja struke. Razlike su velike; većina je u svom tumačenju u određenoj mjeri u pravu, nedostaju pak sveobuhvatne informacije, koje mogu voditi do krivih zaključaka i mogu biti škodljive za društvo. Tematika je vrlo aktualna: u ovom trenutku su "na tapetu" cestovna vozila, a već sutra dolaze na red brodski elektropogoni. Problemi su dosta slični, pa mogu biti i neka rješenja izravno prenosiva na brodske pogone.

Na jednom polu tumačenja nalaze se uglavnom potrošači, kupci, proizvođači i društva potrošača osobnih automobila s elektropogonom (akumulatorskim baterijama – u daljnjem tekstu EB vozila) dok na drugoj strani stoji šira tehnička struka, koja analizira probleme u prvom redu produbljenom i na široko uzimajući u obzir i popratne učinke. U tom smislu ćemo u tom članku prikazati i suočiti poglede i mišljenja obje skupine, kako bi čitatelji mogli formirati vlastito mišljenje odnosno dopuniti postojeće znanje. Objektivni pogledi tako velikog projekta vrlo je bitan, ne samo za naše poznavanje na nacionalnom, već i na globalnom nivou.

U prvom dijelu članka će biti prikazana mišljenja i zaključci usporedbe karakteristika i značajki klasičnih (s motorom su unutrašnjim sagorijevanjem) vozila i EB vozila sa strane potrošača, kupaca i njihovih udruženja, dok će u drugoj polovici članka biti prikazani rezultati produbljenih analiza i dopunska mišljenja tehničke struke o istim pitanjima.

Najprije pogledajmo neke tvrdnje, značajke i ocjene, koje su posredovali vlasnici EB vozila, zastupnici i prodavači EB vozila, a njihovi dojmovi su u obliku anketa dostupni i komentirani (udruženja vozača...) u specijaliziranim rubrikama dnevnog tiska (na primjer: <https://pmm.finance.si/8952879>; <https://www.varcevanje-energie.si/svetovalec>).

1.) Većina novih vlasnika EB vozila i udruženja smatra, da su EB vozila već sada nezamjenjiva alternativa klasičnim osobnim vozilima s motorom s unutarnjim sagorijevanjem (u daljnjem tekstu MNS vozilima). U prvom redu je njihova odlika konkurentnost troškova (čak i nabavna cijena!), u kojoj je posebno naglašena niska cijena vožnje na km – u prosjeku približno 1,5 €/km, niži troškovi održavanja, niži potrebni troškovi kod registracije i niske – čak i "nulte" emisije štetnih odnosno otrovnih emisija vozila. U tom smislu možemo u tisku često naići čak na izraze "zeleno vozilo s nultom emisijom".

2.) Trenutno dostupni modeli manjih EB vozila su vrlo pogodni za sve vozače, koji dnevno prijeđu između 20 i 100 km. Punjenje baterija noću (u domaćoj garaži) je sasvim dovoljno, i takav scenarij potpuno zadovoljava dnevne potrebe EB vozila u gradskoj vožnji. Za već udaljenosti, koje omogućava EB vozilo potrebno je prethodno programiranje unaprijed planirane rute, koje obuhvaća traženje stanica – za punjenje baterija (po mogućnosti "brzih") ukupno s njihovim stanjem dostupnosti u vremenu putovanja. Mnogi vozači EB vozila upotrebljavaju svoja vozila za duža putovanja...

3.) Kakav doseg omogućava EB vozilo u praksi? Proizvođači EB vozila obično deklariraju maksimalni domet vozila

s jednim punjenjem baterija. Podaci su usklađeni s relevantnim standardom, međutim realne vrijednosti najvećeg dometa EB vozila su za približno 20–30% manje od deklariranih. Zato se često postavlja sljedeće pitanje: koliko može EB automobil stvarno prijeći s (energijom) 1 kWh?

- Manje EB vozilo, koje je pogodno za gradsku vožnju može s 1 kWh prijeći 10 km, a da pri tome nije korišteno električno grijanje odnosno klimatizacija vozila.

- Obiteljsko EB vozilo mase 1500 kg za gradsku vožnju s energijom 1 kWh može prijeći 6-7 km (bez korištenja grijanja odnosno klimatizacije).

- Grijanje EB automobila (bez vožnje) potroši 1 kWh za 10 do 30 minuta.

- Upaljena svjetla (u vožnji EB vozila) potroše 1 kWh za 7 do 8 sati

- Za pogon EB vozila na ravnoj regionalnoj cesti kod brzine 90 km/h potrebna je snaga približno 12 kW. Kod ugrađene akumulatorske baterije kapaciteta 20 kWh moguće je spomenutom brzinom prevoziti 150 km (20kWh x 90 km/h / 12kW = 150 km).

- Za primjer gore navedenog EB vozila i povećavanjem brzine vožnje na 130 km/h potrebna je snaga 30 kW; istom akumulatorskom baterijom (kapaciteta 20 kWh) domet EB automobila smanji se na 87 km (20 kWh x 130 km/h/30 kW = 87 km).

- Na smanjenje nominalnih vrijednosti dometa EB vozila utječe:

- Realni nazivni domet vozila je za 15–30% manji od deklariranog (iz prospekta), smanjenje zbog vožnje po planinskim cestama iznosi 20%, uporaba grijanja i klimatizacije još dodatnih 25 do 30%, vožnje pri niskim temperaturama još 15%, dok se domet pri visokim brzinama EB vozila (120–130 km/h) smanji za čak 50%. Preniski tlak u pneumaticima dodaje smanjenje za 5%.

- U smislu gornje alinee slijedi logično pitanje: kakav način vožnje EB vozilom

je optimalan odnosno preporučeni? Način vožnje EB vozila ponešto se razlikuje od onog s klasičnim MNS vozilom; blago kočenje i ubrzavanje nemaju negativnog utjecaja na potrošnju energije EB vozila, jer se energija kočenja pretvara u električnu energiju, koja se "vraća" (regenerira) i puni baterije. Veće brzine znatno povećavaju potrošnju i smanjuju doseg vozila, dok je gradska vožnja za EB vozila povoljnija (mnogo povoljnija u usporedbi s vožnjom MNS vozilom). Regeneracija energije – pogotovo kod kočenja motorom dodatno smanjuje istrošenost kočnica.

- "Starenje" – vremenski ovisni gubitak kapaciteta akumulatorske baterije smanjuje doseg EB vozila; godišnje prijeđenih 10.000 km smanji kapacitet baterije za oko 3%, 20.000 km za 4–6%, što nije zanemarljivo. Uzimanje u obzir smanjenja kapaciteta baterija smisljeno je pogotovo ako se planira višegodišnje korištenje EB vozila. Višegodišnje korištenje je logična posljedica vrlo visokih nabavnih cijena EB vozila, a smanjuje ga pomisao na zamjenu baterijskog sklopa. Cijene tog sklopa su isto tako vrlo visoke i ocjenjuju se na 20% cijene EB vozila.

4.) Zanimljivi su još neki podaci koji su vezani za punjenje baterija EB vozila:

Uz domaće punjenje pomoću šuko-utičnice s 10 ili 16 A osigurača, dostupne su nam i javne stanice za punjenje: "spore" odnosno slične onima kod kuće, potom srednje brze, koje su slične onima kod kuće, "srednje brze" 16 ili 33 amperne stanice na naizmjeničnu struju. Najnovije su "brze" stanice, koje pružaju bitno brže punjenje uz velike snage (na primjer snage 350 kW); punjenje baterijskog sustava kapaciteta 67 kWh za pogonski motor snage 170 kW traje približno 45 minuta. Sva EB vozila nisu standardizirana za punjenje na svim vrstama stanica za punjenje; najtraženije su stanice za brzo punjenje na autocestama. Samo tokom 2018. godine na mreži autocesta u R. Sloveniji pušteno je u pogon 26 dodatnih postaja za brzo punjenje EB vozila. Vozači ipak nisu zadovoljni, jer je cijena energije punjenja EB vozila tamo visoka – čak i viša od usporedive cijene drugih energenata. Pri tom se ne smije zaboraviti, da je punjenje EB vozila na većini javnih servisa bilo besplatno i da je tada cijena bila energije za 100 prijedehnih km oko 1–2 €.

U osnovnoj opremi svakog EB vozila nalazi se originalni jednofazni kabel za punjenje baterija sa šuko-utičakom na jednom i odgovarajućim utikačem za punje-

nje sklopa akumulatorskih baterija. Takav kabel omogućava punjenje kod kuće, pritom je snaga punjenja ograničena na 2 kW, a punjenje dosta sporo. Neka EB vozila imaju u standardnoj opremi i utikač Tipa 2 koji omogućava punjenje na standardiziranim postajama za punjenje snagom iznad 3 kW (kod nekih EB vozila i do 6 kW). Uz to su svakako zanimljivi podaci o vremenu punjenja akumulatorske baterije EB vozila:

- Punjenje kućnom šuko-utičnikom snage 2 kW i osiguračem 10 A traje 12 sati

- Punjenje šuko-utičnikom snage 3,6 kW, osiguračem 16 A skraćeno je na 8 sati

- Punjenje snagom 22 kW i utičnikom Tipa 2 trofaznom strujom (za vrijeme snage punjenja 22 kW) traje 1 sat, i

- Brzo punjenje istosmjernom strujom i snagom 50 kW (do 80% ispunjenog nazivnog kapaciteta) traje 35 minuta

Moderne domaće postaje za kućno punjenje EB vozila mogu biti toliko sofisticirane, da uz pomoć elektronske regulacije optimiziraju punjenje i time smanjuju troškove za energiju (na primjer automatski izbor punjenja kod niže tarife itd.)

5.) Vožnja MNS vozilom i potrošnjom oko 6 l/100 km košta otprilike 9 €, dok EB vozilo za istu udaljenost potroši oko 18 kWh odnosno cijenovno polovicu potrošnje konvencionalnog vozila.

6.) Zanimljiva je tvrdnja potrošača, da (naša) EB vozila dnevno zapravo nisu u pogonu 23 sata, pa zato ima dovoljno vremena za sporo punjenje kod kuće. Većina anketiranih vozača EB vozilom godišnje ne prijeđe 20.000 km. Iz toga slijedi da se u jednom danu prosječno ne prijeđe više od 60 km i "kritike o ograničenom radijusu vožnje jednim punjenjem "samo" od oko 300 km" više su stvar psihološke kočnice nego stvarnih potreba...

7.) EB vozila su konstrukcijski bitno manje komplicirana od MNS vozila: EB vozilo je sastavljeno od približno 200 dijelova, što je 10 puta manje nego kod MNS



Prof. dr. Ferdinand Trenc

BOJAN PIRIC

vozila. Uz to EB vozila nemaju mjenjač. Zbog toga je cijena EB vozila povoljna, a troškovi servisiranja niski...

U drugom dijelu članka prikazane će biti dopune i negacije izvaja vlasnika i zastupnika prodaje EB vozila (iz prvog djela ovog članka), koje slijede produbljenim studijama i analizama.

Prvo ćemo razmotriti kvalitetu, količinu i izvor potrošene energije za punjenje EB vozila. Nikako nije baš beznačajan izvor električne energije iz kojeg se pune akumulatorske baterije EB vozila. Napajanje energijom može biti proizvod termoelektrane na neobnovljivi izvor energije (na primjer termoelektrane na ugljen, plin ili iz nuklearne elektrane) s ukupnim stupnjem iskorištenja (na pragu) od oko 42%, ili elektrane na obnovljivi izvor energije (na primjer hidroelektrane), kod koje je izvor energije (na primjer voda) neiscrpiv i obnovljiv, a stupanj iskorištenja viši od 90%. Kod oba primjera izvora napajanja energijom jedino je pravilno uzimati u obzir učinkovitost pretvorbe energije od izvora energije do pogonskih kotača EB vozila (WTW – engleski: well to wheel), a ne samo od rezervoara (akumulatorske

baterije) do kotača (TTW – engleski tank to wheel), kako to obično bude slučaj kod deklaracije prodavača ili u prospektima EB vozila. U tom kontekstu možemo ocijeniti današnje realne vrijednosti ukupne učinkovitosti – WTW za moderna osobna vozila: vozila s dizelskim motorom postižu 25–37%, vozila na benzin 11–27%, dok vozila na komprimirani prirodni plin (CNG) 12–22%. Za EB vozila koja opskrbljuju elektrane na (neobnovljivi) prirodni plin stupanj iskorištenja WTW iznosi 13–31% dok kod snabdjevanja energijom iz elektrane na ugljen ili pogonom na dizelski motor to iskorištenje iznosi 13–27%. Situacija se mijenja ako elektrana iskorištava obnovljivi izvor energije; u tom slučaju se ukupni stupanj iskorištenja EB vozila (WTW) podigne na 40–70% (<https://sciendo.com/pdf/10.2478/rtuect-2020-0041>). Predstavljeni rezultati nedvosmisleno dokazuju, da je miješanje rezultata WTW i TTW nedopustivo i zavaravajuće, da je efektivna potrošnja energije - goriva (i ekvivalentna emisija CO<sub>2</sub>) za moderna MNS vozila slična ili povoljnija u usporedbi s potrošnjom energije EB vozila, koja se napajaju električnom energijom iz elektrana na obnovljive izvore energije. Na Slici 1 su prikazani podaci udjela energije WTW u životnom dobu manjeg osobnog

automobila s benzinskim, dizel, hibridnim pogonom i EB pogonom s obnovljivim izvorom energije (mix). Dodatno je prikazan i rezultat za EB vozilo, koje iskorištava energiju iz obnovljivih izvora energije (regeneracija). Potrošnja goriva (odnosno emisije CO<sub>2</sub>) EB vozila električnom energijom iz hidroelektrane (WTW) značajno se smanjuje i to za oko tri puta u usporedbi s MNS vozilima odnosno EB vozilima na obnovljivu energiju.

Za izradu i prikaz sveukupne potrošnje energije vozila je bitno, da se uzmu u obzir sve energije, koje su potrebne kod: izrade vozila, izrade goriva odnosno generacije električne energije i potrošnje energije (goriva) vozila u vožnji tijekom vijeka trajanja vozila. Tek uporabom isključivo obnovljivih izvora za generaciju električne energije EB vozilo postaje energetski dominantno u usporedbi s konvencionalnim pogonima vozila. Potrošnja energije je proporcionalna emisiji CO<sub>2</sub> i time je ekološko prihvatljiva (po pitanju emisija stakleničkih plinova).

Zavaravajuće su i netočne izjave, da je dizel-motor neučinkovit i za današnje vrijeme potpuno neprihvatljiv. Jasne odgovore nalazimo na dijagramu slike 1, a usput dodajemo i tvrdnju, da je još danas dizel-

motor energetski najuspješniji toplinski stroj, koji radi sveukupnim stupnjem iskorištenja do preko 50%.

Nažalost je raspoloživost elektrana na obnovljive izvore energije u svijetu nedovoljna; uvjete za energetsko uspješne pogone EB vozila zadovoljava tek manji broj država (na primjer Norveška i Švicarska relativno visokim učesem hidroelektrana).

Razmišljajući uz Sliku 1 navode nas i na zaključke o praktičnoj cijeni vožnje različitim pogonima osobnih vozila. Potrošnja energije konvencionalnih pogona i EB pogona na obnovljive izvore energije (zbog približno jednake potrošnje) morala bi biti slična. U prvom dijelu članka je bila spomenuta cijena 1,5 €/100 km za EB vozilo. Moderno MNS vozilo s dizel-motorom bi u udaljenost prešlo za približno 5,5 €. Uz podatke, da se godišnje ne prekorači granica 20.000 km i da je današnja razlika u maloprodajnoj cijeni oba vozila približno 20.000 € (DELO, Mobilno, 8.10.2022., stranica 22), moglo bi se zaključiti, da se visoka nabavna cijena EB vozila može pokriti tek za 10 godina! Vodeći računa i o nižim cijenama servisiranja, troškova kod registracije EB vozila, državne subvencije na kupnju (do kada?) slijedi zaključak, da je maloprodajna cijena EB vozila previsoka. U tom smislu korisnici uopće ne spominju troškove zamjene paketa akumulatorskih baterija, koje bi vjerovatno nakon 10 godina upotrebe trebalo zamijeniti. Cijene paketa baterija rijetko se spominju; rang cijena je negdje oko 20% cijene EB vozila. Zato možemo zaključiti, da će biti EB vozilo široko dostupno uz primjerenu cijenu, kada će razlika u cijeni EB i konvencionalnog MNS vozila biti manja od 5.000 €. U Kini su već danas u prodaji mala EB vozila, koja se uspješno prodaju za 5.000 €. Vozila srednjeg razreda mogu se kupiti po sasvim konkurentnoj cijeni 20.000 €. Uz veliku "poplavu" tržišta EB vozilima dolazi do novog problema: kapaciteta raspoloživih javnih postaja za (brzo) punjenje EB vozila. Već danas dolazi do zasićenosti i ograničene pristupačnosti u većim europskim gradovima – npr. u Beču je teško naći slobodno mjesto za punjenje čak i preko noći (DELO, Mobilno, 8.10.2022., stranica 23). Sve u svemu je smislen zaključak potrošača, da je za opravdanu i ekonomsku gradsku vožnju EB vozilom (60 km/dan) dovoljno "sporije" noćno punjenje baterije na domaću struju. Takvo punjenje zbog mogućeg preopterećenja prije ili kasnije zahtijeva jače kućne osigurače i priključke i jaču (skupu) strujnu mrežu.

Pogledajmo i ekološku prikladnost EB vozila i usporedbe s konvencionalnim vozilima. Uvođenjem mislene mjere potrošnje energije po načinu WTW i današnjeg stanja raspoložive – miješane (iz obnovljivih i obnovljivih izvora) energije možemo utvrditi, da se emisija škodljivih ili otrovnih emisija samog EB vozila ne razlikuje puno od one kod konvencionalnih vozila; ona stvarno postaje ništava isključivo u slučaju, da je EB vozilo napajano električnom strujom iz obnovljivog izvora energije (osim emisije djelića – PM zbog trošenja pneumatika).

Navodi se tipičan primjer zavođenja podataka prodavača za vrlo popularan tip EB vozila, kod kojeg se službeno navodi (bez specifikacija WTW ili TTW) "nulta emisija"; prema podacima o miješanom izvoru raspoložive električne energije u Austriji i Njemačkoj, stvarna WTW emisija spomenutog EB vozila u Austriji iznosi 31 g CO<sub>2</sub>/km, a u Njemačkoj 111 CO<sub>2</sub>/km što znači čak i prekoračenje današnjih važećih standarda od dozvoljenim emisijama vozila. Srećom nastaju spomenute emisije uglavnom van mjesnih središta, pa je njihova gustoća raspodjele prihvatljivija. Pored drugih škodljivih plinskih ispusta (NOx, CO i sl.) je gradski promet jako opterećen ispuštima čvrstih čestica (PM – engl. Particular matter) ostataka sagorijevanja, koji je škodljiv i kancerogen. Prema generaliziranim tumačenjima emisija čestica je isključivo vezana na njezinu emitiranu masu, a rijetko na sastav – veličinu tih čestica. Masa dozvoljenih PM ograničavala se donedavno samo odgovarajućim propisima EURO, koji su sve stroži i pogotovo pogađaju pogone vozila dizel-motorima. Analiza čvrstih čestica različitih pogona pokazuje, da su (vidljive) čestice najveće kod dizel-motora, znatno manje (za red veličine) kod benzinskih i skoro "nevidljive" kod plinskih motora; njihova veličina je praktično obrnuto proporcionalna emitiranoj masi. Minijaturnih čestica je zato više te lakše prodiru u plućne kapilare. Zakonodavstvo zato odnedavno prati i dozvoljava ograničeni broj emitiranih PM-a. Količinu PM-a smanjujemo ugradnjom filtera. Iz analize čestica i razvojem odgovarajućeg zakonodavstva dalje slijedi, da je radikalno sniženje čestica PM ukidanjem starijih tipova dizel-motora osobnih vo-

*"Zavaravajuće i netočne su izjave, da je dizel-motor neučinkovit i za današnje vrijeme potpuno neprihvatljiv... dodajemo i tvrdnju, da je još danas dizel-motor energetski najuspješniji toplinski stroj"*

zila smisleno samo u ograničenoj mjeri; ukidanje prodaje vozila s dizel-motorima,

koji ispunjavaju propise od EURO 6 (i novijih) dalje nema smisla. Granične vrijednosti broja PM su kod propisa EURO 6b do 10.000 puta manje u usporedbi s brojem čestica prema pravilniku EURO 5.

Raspravu ćemo završiti filozofskim pitanjem odnosno tvrdnjom, da je zbog velike štete, koja je uzrokovana globalnim zatopljenjem kao posljedice emisija stakleničkih plinova (uglavnom CO<sub>2</sub> koji je stvarna posljedica potrošnje fosilnih goriva), pojavljuju tendencije za prelazak u društvo bez ugljika. Uz to se postavlja pitanje je li ugljik doista naš neprijatelj? Na Zemlji registriramo pojavu tri različite oblika ugljika:

- "Odbjegli ugljik", koji nekontrolirano završava u okolini i može biti i otrovan. Stoga se izbjegava i nije poželjan. Uglavnom je posljedica sagorijevanja fosilnih goriva (ugljen, nafta...), nekontroliranog curenja metana, rezultat pretjerane industrijalizacije poljoprivrede i razvoja gradova... U taj sklop ubrajamo i nakupljanje plastike u oceanima.

- "Trajni ugljik" je pohranjen u čvrstoj materiji (na primjer u ugljenu i vapnencu), ili u polimernoj tvari, koju je moguće ponovno koristiti/reciklirati (na primjer papira, tekstila, građevinskog materijala...). Spomenute tvari traju dugo, a kasnije ih možemo preraditi/reciklirati. Reciklaža omogućava, da se ugljik uporabi i preradi na željenom mjestu u željenom obliku.

- "Životni ugljik" je prisutan u organskim procesima biljaka. Omogućuje proizvodnju voća i povrća, rast drveća u šumama te obogaćuje tlo u obliku glijva, mikroba i humusa.

Iz gornjeg proizlazi strategija za budućnost i naša odgovornost u razlikovanju: radnog ugljika, koji služi čovječanstvu i sadrži i "odbjegli ugljik" (iz fosilnih goriva), potom trajni radni ugljik kao posljedice ponovnog korištenja sirovina i "pozitivni ugljik", gdje se ugljikovi spojevi korisno koriste za poboljšanje kvalitete tla.

U zaključku možemo ustanoviti, da ugljik nije naš neprijatelj i da je naš dugoročni zadatak u prvom redu defosilizacija izvora energije.

U LOŠINJSKOM MUZEJU

## Belamarić o važnom boju

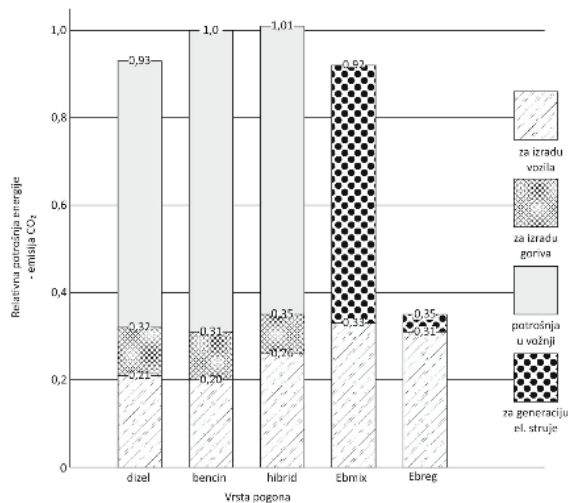
Gost Lošinjskog muzeja u njegovu sjedištu, palači "Fritz" u Malom Lošinj, bio je 19. studenog dr.sc. Branko Belamarić, održavši predavanje i ujedno predavanje vlastite knjige "Viški boj u svjetlu brodske naoružanja", koju je prošle godine objavio u izdanju Književnoga kruga Split i Pomorskog muzeja u Splitu.

U ovoj se knjizi Belamarić bavi oružanim aspektom događaja koji se nerijetko ocjenjuje kao posljednja velika pomorska bitka jedrenjaka, a 20. srpnja 1866. godine, sjeverno od otoka Visa, sukobile su se ratne mornarice Kraljevine Italije i Austrijskoga Carstva, pri čemu je vojni uspjeh pripao Austriji, pod čijom su se zastavom u velikoj mjeri borili hrvatski mornari.

Belamarić je i ranije bio gost-predavač na Lošinj, što ne čudi s obzirom na njegove dugogodišnje veze s ovim otočjem. Poslije studija, bio je inženjer u brodogradilištu u Malom Lošinj, od 1975. do 1980. godine, a tih je godine sudjelovao u obnovi Jedriličarskog kluba "Juga", koji je prolazio kroz razdoblja minimalne aktivnosti. Osim Lošinja, njegov se radni vijek "rasuo" međusobno udaljenim krajevima Europe, Azije i Afrike, baveći se i mostogradnjom, rafinerijama, termoelekttranama, brodogradnjom. Tema Belamarićevog doktorskog rada na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu bila je "Obrastanje i otpor broda". Trajna njegova veza s ovim područjem ostala je kuća za odmor na Velim Sakanama, koju vrlo često posjećuje.

U predstavljanju knjige u Malom Lošinj sudjelovao je istraživač lošinjske pomorske povijesti dr. Julijano Sokolić, a uvodnu je riječ dala ravnateljica Lošinjskog muzeja Zrinka Ettinger Starčić.

B. PURIĆ



Slika 1: bilanca relativne potrošene energije WTW u masi CO<sub>2</sub> i u životnom dobu manjeg modernog osobnog automobila za razne vrste pogona i neobnovljivi odnosno obnovljivi izvor električne energije.

JUBILARNA, DESETA VESLAČKA REGATA PASARA

# Još jednom Kuljanići i Ranac



SANDRO TABIĆA

Ništa nova, kada su sportski rezultati u pitanju, nije se dogodilo na ovogodišnjoj Veslačkoj regati pasara u luci u Malom Lošinj, u organizaciji Kluba pomoraca Lošinja. Kao i 364 dana ranije, najbrži veslač na manjim pasarama bio je Saša Ranac, najuspješniji dvojac na većim pasarama bili su otac i sin, Mladen i Tihomir Kuljanić, a njima je pripala i ukupna pobjeda u tzv. superfinalu.

Ipak, ova je regata, održana 3. rujna, imala posebnost u tome što je bila jubilarna, deseta po redu održana u ovoj seriji, s idejnim začetkom i redovnom provedbom u okrilju Kluba pomoraca. Ni u kojem slučaju deseta sveukupno, jer poznato je iz starih novinskih zapisa i crnobijelih fotografija, da su ovakve regate održavane u lošinskoj luci održavane prije više od stoljeća. Konkretno, fotografija veslač-

ke regate na pasarama načinjena 1894. godine, djelo Ambroza Haračića, znamenitog profesora lošinske Pomorske škole, poslužila je prije deset godina kao povod za ulazak u novu organizacijsku pustolovinu.

Ove je godine sudjelovalo osam pojedinaca, raspoređenih na jednako toliko pasara duljine do 4,3 metra, te šest dvojaca, na pasarama duljine preko 4,3 metra. Start je bio postavljen kod drugog pontona u luci, gledajući od glavnog gradskog trga, do bove postavljene približno ispred Vele rive. Bovu je trebalo zaobići, pa se vratiti do početnog mjesta. Najprije su veslali pojedinci, a na barci registracijske oznake ML 665 najbrži je bio Saša Ranac. Drugi je do cilja dovelao Marko Pinezić na barci oznake ML 652, za njim Zoran Kukavica (registracija ML 131), pa David Kučica (ML 77) itd.

Odmah nakon njih "pozornica" je pripala dvojcima na duljim barkama. Otac i sin Kuljanić iz Malog Lošinja pobjedili su veslaajući na barci oznake ML 650, a iza njih došao je rapski dvojac Vladimir Danon i Šimun Tomulić (ukupni pobjednici prethodne regate) na barci oznake ML 1164.



BOJAN PURIĆ

Treći su bili Carlo Spanjol i Ivan Jerman iz Velog Lošinja (ML 1931), pa još jedan obiteljski dvojac, otac i sin Dragomir i Mladen Fatuta iz Malog Lošinja (ML 637), pa Josip Magašić i Josip Poljak iz Velog Lošinja (ML 1980) itd.

## Superfinale - pojedinci i dvojci zajedno

Uslijedilo je revijalno "superfinale", s po tri najbolja pojedinca i dvojca, a u toj su borbi Kuljanići bili prvi, ispred Ranca i dvojca Danon/Tomulić.

Regata je i ove godine bila u programu petnaestodnevnoga festivala Turističke zajednice "Lošinskim jedrima oko svijeta", priredbe ovaj put održane i s novouvedenim skraćenim nazivom "Losinava", pa su tako dva događaja imala zajedničko svečano otvaranje. Od Vele rive do Trga Republike Hrvatske prodefilirali su veslači noseći vesla, za njima i organizatori, a tu je povorku na bučnu predvodio Miroslav Biščan.

Jubilarno izdanje regate nije ostalo samo na redovnim priznanjima za sportske rezultate - za redovno sudjelovanje u desetljeću natjecanja, što kao natjecatelji, što kao vlasnici barki u regati, priznanja su primili Anton Budinić, Dragomir Fatuta, Moravio Tarabocchia i Ratko Radanov.

Veselo je bilo i nakon što je luka vraćena redovnim korisnicima; veslači i organizatori zabavili su se na fešti u restoranu "Za kantuni", uz harmoniku Edija Flega.

**Bojan PURIĆ**



BOJAN PURIĆ

Saša Ranac



Najbolja tri dvojca

## Prometno blizu okretišta



SANDRO TABIĆA



	Potopljeni brodovi	Tonaža u brt	%
Austro-ugarska flota	143	42.952	100
Lošinjska flota *	17	9.521	22,16

\* objedinjuje ukupnu otočnu i izvanotočnu flotu Lošinjana

Nesrazmjerna razlika u prikazu gubitaka između dr. Fia i statističkih godišnjaka (pogotovo norveškog) proizlazi iz drugačijih kriterija korištenja podataka, odnosno postavljanja donjeg praga od 50 brt za uvrštavanje u popis. Također odmah uočavamo razliku u prosječnom tonaju iz gubljenih brodova. Dok u lošinjskoj floti prevladavaju veći brodovi, od prosječnih 560 brt, dotle je u kompletnoj austro-ugarskoj floti prosjek tek 300 brt, iz čega je vidljivo da je u lošinjski popis uvrštena samo druga i velika obalna plovidba.

Kada se traži najveća lošinjska nesreća na moru, s najviše poginulih otočana, nameće se jedna tragedija iz vremena američke rata za nezavisnost. U Lošinj to je vrijeme kada se općinski liječnik Bernardo Capponi stavlja na čelo inicijative da se sagradi i opremi brod koji će biti poslan u Ameriku. Prema kazivanju starijih pisaca (Nicolich, Gerolami, Kojić i dr.) taj brod je doista sagrađen i krenuo je pod komandom Matea Nicolicha za Ameriku. Brod opisane veličine trebao je imati preko 30 članova posade, ali i najmanje toliko ukrajan vojnika zbog obrane, prvenstveno od gusara i pirata. Dakle najmanje 70-ak ljudi, od kojih možda i svi s otko. Pisci ističu da se o brodu nikad više ništa nije čulo i da je izgubljen sa svom posadom. Problem ovog broda je u tome što nemamo nikakav podatak o njemu, o godini putovanja, o članovima posade, o vlasnicima, o mjestu gradnje, nemamo niti ime broda. Nadalje, pogibiju najmanje 70-ak otočana u svojim najboljim godinama ne pamti niti narativna povijest, ne spominje ga njegov suvremenik i prvi kroničar otoka Botterini, crkvene matične knjige umrlih ne navode niti jedan podatak koji se može povezati s tim brodom, a u mjerodavnom državnom arhivu u Veneciji nije od sada pronađen niti jedan trag koji bi govorio o bilo kakvoj ekspediciji tog tipa nekog lošinjskog broda za Ameriku. Taj isti arhiv, međutim, čuva iscrpne podatke o velošinskom kapetanu Pietru Budinichu koji je Atlantski ocean preplovio za venecijansku trgovačku kuću Traves 1779. i time postao prvi lošinjski kapetan koji je doplovio u Novi svijet. Ali, novija istraživanja venecijanskog državnog arhiva nude dokumente iz kojih vidimo da je prije Budinicha i kap.

Giacomo Marcetich iz Malog Lošinja još 1747. preplovio Atlantik i stigao u današnju Kolumbiju i Meksiko u sklopu jednog španjolskog konvoja, ali s vlastitim brodom. Dakle, prema svemu navedenom sumnja u stvarno postojanje dotičnog broda zaista postoji, tako da ga ipak ne uvrštavamo u popis najužasnijih lošinjskih gubitaka na moru niti u priloženu tablicu.

Sljedeća teška havarija desila se nedovjebeno 1758. potonućem brodu "Grazia Divina" proslavljenog kapetana Pietra Petriner kod otoka Sicily u kanalu La Manche. Brod i kompletna posada stradao je jesenje noći, 26. listopada u jakoj oluji. Pošto se na brodu nalazio i odred vojnika, procjenjujemo broj poginulih na preko 50 duša. Iza kapetana ostala je udovica Mattietta sa sedmoro djece. Kap. Petrina plovio je vlastitom navom iz Cádiz u London, a bio je slavan ponajviše zbog uspješnih borbi s gusarima u Sredozemlju. Mletački dužd Francesco Loredan odlikovao je Petrinu 7. travnja 1753. zlatnom medaljom za zasluge i biva uvršten u red Vitezova sv. Marka (Cavalieri di San Marco) kao jedini Lošinjčan koji je zavrijedio tu čast.

Naredna velika tragedija po broju stradalih otočana desila se tokom mletačke opsade Ulcinja 1718. Taj grad bio je poznato središte turskih gusara na Jadranu i velika smetnja mletačkoj pomorskoj trgovini. U sklopu venecijanske flote nalazio se i brod veloselske obitelji Pizzetti. Iz šturih sačuvanih podataka može se isčitati kako je brod eksplodirao usljed zapaljenja baruta te je poginulo najmanje 30-ak članova posade koji su sačinjavali Veloselci i ukrcani vojnici koje je najčešće pribavljao brodovlasnik, dakle vjerojatno većina Lošinjana. Sljedeća tragedija po broju žrtava desila se gotovo 60 godina prije, točnije 1659. Nemamo dostupne preciznije podatke o tipu i imenu broda ili kapetana, ali znamo da se havarija desila u Osorskom kanalu pri povratku broda s Osorskog sajma kojom prilikom je stradalo 17, uglavnom Veloselaca. Iznenađeno se digla jaka bura i potopila brod kod otočića Veli i Mali Osir.

Jedna od većih tragedija na moru bilo je i potonuće teretnog parobroda "San Rocco" 1897. koji je potonuo 24. siječnja u jakoj oluji blizu otoka Krete. Nastradalo je najmanje 20 članova posade od čega su

zapovjednik i prvi časnik bili Lošinjani, Cosulich i Giulio Hreglich, dok za ostatak posade nisu dostupni detaljniji podaci, ali je zasigurno bilo podosta Lošinjana. Izvori oko vlasništva broda nisu posve jasni. Dok se u nekim izvorima spominje vlasnik Tarabochia & Comp., u drugim izvorima napominje se kako je brod upravo prodan, bez naznake novog vlasnika.

Jedna od neobičnih lošinjskih tragedija bilo je stradanje nave "Velopin" negdje na Atlantiku krajem siječnja 1865. Nitko od posade ni brod nisu pronađeni. Plaćena je osigurana svota i brod je izbrisan iz upisnika. Tri godine kasnije pronađena je jedna nasukana poluolupina na američkoj obali u Meksičkom zaljevu. Na javnoj dražbi prodana je, jer je procijenjeno da vrijedi uložiti novac i popraviti je. Kupac je dubrovačka obitelj Trabock ili Trabochi, veletrgovci voćem. Oni kupljeni brod uspijevaju identificirati kao ex "Velopin" koji će pod novim vlasnikom ploviti još nekoliko godina. Ruta na kojoj je "Velopin" plovio prije tragedije bila je Istanbul - Engleska. O 15 članova posade nikad se nije ništa doznalo, kao ni o razlozima napuštanja broda.

Godine 1861. u veljači u potapanju barka "Zoe" na Atlantiku također stradao kompletna posada. Poginulo je 14 pomoraca. Brod je bio u vlasništvu brodarskog društva "Fratelli Premuda" iz Trsta, a kapetan Marco Giovanni Soppa iz Malog Lošinja. Bio je u plovidbi iz Cardiffa za Veneciju. Djelovi olupine pronađeni su sljedeći mjesec u blizini Milford Havena u Walesu. Vadeset godina kasnije, 1881., također na Atlantiku tone i bark "Carolina Premuda", iste brodarske tvrtke, od 663 brt kojom prilikom živote također gubi cijela posada od 13 članova.

U literaturi je detaljno opisan i životni vijek poznatog lošinjskog jedrenjaka "Proserpina" sagrađenog na Čikatu u brodogradilištu Marc'Antonia Starcicha 1871. Bio je primjer karatnog vlasništva, jer se ono djelilo među čak 13 suvlasnika, a sam Starcich je u upisniku figurirao kao osoba koja zastupa i predstavlja sve suvlasnike. Taj brod u svom životnom vijeku plovio je po gotovo svim morima svijeta, ali nemamo potvrdu da je oplovio zemaljsku kuglu. Stradao je u velikom nevremenu na Atlantiku, krenuvši iz New Yorka za Bordeaux, 5. listopada s teretom žita. Poginula je sva dvanaestočlana posada na čelu s kapetanom Antoniom Romanom Ivancichem i njegovim bratom Paolom.

Zanimljiv je i kraći opis nekoliko potonuća naših jedrenjaka koji su prošli bez

ljudskih žrtava. Ponos lošinjske brodogradnje, nava "Imperatrice Elisabetta" od 2.500 tona nosivosti i najveći drveni jedrenjak ikad sagrađen na Sredozemlju, nakon svega osam godina plovidbe, 13. veljače 1883. stradao u požaru na ušću rijeke Mississippi u blizini luke Eads. Manje je poznato da to nije prvi brod istog imena u lošinjskoj floti. Postojao je i stariji bark "Imperatrice Elisabetta" koji je izgrađen u brodogradilištu Casimira Cosulich u Rijeci (Pećine) još 1857. Taj brod nosio je također epitet najvećeg, bio je do tada najveći sagrađen u nekom riječkom brodogradilištu, dug 53 m i 913 t. Cosulich je posjedovao 18 karata vlasništva. Taj jedrenjak gotovo isključivo je plovio za SAD, a stradao je također u američkim vodama, nasukavši se pred New Yorkom, kod Barnegata 5. travnja 1866. Još jedan poznati lošinjski jedrenjak stradao je u američkim vodama. Bark "Esempio" pod zapovjedništvom poznatog kapetana Aldebranda Petriner, čija se maketa nalazi u postavu velošinske kule. Kap. Petriner s obiteljskim barkom "Esempio" bio je usidren u američkoj luci Pensacoli 1892., kada doznaje da ga je car Franjo Josip I. odlikovao zlatnim križem za sveukupne zasluge u pomorstvu. Samo nekoliko dana nakon toga u snažnom uraganu "Esempio" stradao u tone u samoj luci. Snažni uragan otrgnuo je nekoliko jedrenjaka s privezišta koji su jednostavno prignječili naš bark vezan u luci. Posada se sva spasila, a posljednji je brod napustio zapovjednik sa ženom koja se na tom putovanju nalazila sa suprugom. Anegdota prepričava da je Petrina komentirao to neobično stradanje riječima kako je dobro što je tome svjedočila supruga, jer će se tako lakše opravdati puncu (većinskom vlasniku) zbog gubitka broda. U spiskav slavnih lošinjskih jedrenjaka svakako spada i brigantin "Eolo" u vlasništvu kap. Antonija Celestina Ivancicha. Taj slavni zapovjednik jedini je nositelj najvišeg austrijskog odlikovanja za civilne izvanredne zasluge, pothvate i hrabrost na moru tokom ratnih operacija i pripadajući orden Reda Viteškog Križa Franje Josipa. "Eolo" stradao 1864. pod zapovjedništvom Silvija Ivancicha, vlasnikova sina i budućeg višeg austrougarskog diplomata u Istanbulu. Radilo se o opasnom nasukavanju u blizini španjolske Almerije, a nastala su nepopravljiva oštećenja. U blizini te lokacije stradao je i lošinjski jedrenjak bark "Fides" 1881. brodovlasnica Antonia Felicea Cosulich rod Grubeša, rodočelnika kasnije svjetski poznatih Cosulich iz Trsta.

To je bila prva novogradnja te obitelji koja je svoj uzlet stekla tokom Krimskog rata. Treba navesti i stradanje prvog jedrenjaka duge plovidbe sagrađenog od željeza na Sredozemlju, "Gange" iz 1885. On je stradao pred ulaz u veliki zaljev Melbournea u Australiji 1887. U jakoj oluji došlo je do nesporazuma s brodićem pilota koji ih je trebao po ustaljenoj praksi preuzeti i provesti kroz opasan ulaz u zaljev, tako da se naš jedrenjak nasukao i vrlo teško oštetio. Posada je spašena, a s kapetanom Francescom Ivancich na brodu se nalazila i njegova novopečena supruga, osamnaestogodišnja supruga Nila Ivancich. To im je bilo ujedno i bračno putovanje.

Prvi parobrod sagrađen u Lošinj "Flink I" stradao je mnogo bliže, pored Vrsara 1899., dok su općenito prvi lošinjski parobrodi potonuli 1897. To su bili već spomenuti "San Rocco" i također teretni parobrod "Iliria", vlasništvo "Austro-Američane" obitelji Cosulich iz Trsta. U nabrajanju prvih, svakako spada i "Primo Neresinoto", prvi nerezinski jedrenjak duge plovidbe. Stradao je 1881. u blizini obale Puglie u Italiji. Osim "San Rocca", koji je potonuo sa svom posadom, ova ostala tri broda iz ovog pasusa prošla su bez ljudskih žrtava. Navedeni "Flink" ovdje je namjerno opisan kao prvi, iako se zvao jednostavno "Flink", a sve zato da ga se ne miješa s kasnijim većim parobrodom istog brodogradilišta također imenom "Flink", koji je također potonuo i to također u Istri kod Medulina, 1911., bez stradale posade, a bio je u plovidbi na ruti Galipolje - Rovinj.

Posljednji lošinjski potonuli jedrenjak je školski brod "Beethoven" tršćanskog ogranka obitelji Cosulich, ex. Grubeša. Oni su, uz državnu potporu, osnivali potuđuće "La Società Anonima Nave-Scuola" (Društvo školski brod) i radi brzine realizacije kupili norveški jedrenjak četverojarbolni škuner "Beethoven" od 2.038 brt i dužine 79,25 m koji je stajao privezan u Genovi u raspremi. Nakon dovođenja u plovno stanje i preuređenja dio prostora za kabina za kadete, brod je krenuo na prvu plovidbu iz Genove za Cádiz u Španjolskoj, 24. lipnja 1913., kao školski brod tršćanske nautičke akademije.

Tu je ukrcao kadete iz pomorskih škola Trsta, Rijeke, Kotora, Zadra i dvoje iz pomorske škole Mali Lošinj, Giovanni Gerbaz i Latino Orfeia, njih ukupno 19. Posadu je sačinjavalo 18 članova sa zapovjednikom Vitorijom Orschulekom i prvim časnikom, na izričito inzistiranje glave obitelji, Giovannija Cosulich (1890-1914). Atlantik su preplovili u 19 dana do Montevidea, odakle su ubrzo nastavili do Newcastlea u Australiji, za što im je trebalo 62 dana i opasan prelaz rta Horn. U Australiji su ukrcali ugljen za čileanski grad Valparaiso kamo su krenuli tek 29. ožujka sljedeće godine. O tom brodu se nikad više ništa nije saznavo niti je ikad pronađen i najmanji trag koji bi ukazivao na to što se zaszpravo dogodilo. Jedrenjak je bio velik, obnovljen i u vrlo dobrom stanju, a časnički kadar stručan, jer su i sva trojica časnika bili mladi kapetani duge plovidbe. Dakle, na neki način, nedostatak iskustva kompenzirani razinom stručnosti. Brodar je najprije umirivao javnost time što je kapetan mogao izabrati prilično sjeverniju rutu na kojoj i više mjeseci može vladati potpuno zatišje bez vjetera, da bi tek početkom prosinca brodar službeno objavio gubitak školskog broda sa svim ukrcanim dušama. Zapravo, poginulo je 35, a ne 37 ljudi jer su dva mornara dezertirala u Australiji, što je bila prilično česta pojava tog vremena. Callisto Cosulichu to će biti i drugi jedrenjak, nakon "Apollona", kojeg je izgubio s kompletnom posadom, bez traga. Vrijeme te tragedije vrijeme je početka I. svjetskog rata koji je počeo nositi neslućeno veće žrtve od ove, tako da je nesreća prošla gotovo nezapaženo, osim za obitelji... Istraga je, kao što to redovito biva kod katastrofa, otvorila brojna pitanja i ukazala na brojne nelogičnosti. Manji dio pitanja; zašto je školski brod bio izgleda primarno teretni, zašto nije imao radio, zašto nije imao pomoćni dizel-motor, zašto je preuređenje bilo napravljeno tako brzo, zašto je ukrcao gotovo maksimum

Škuner "Beethoven"



tereta na povratku, zašto i zašto? Zato što pomorska mudrost kaže tko je na moru ploviti, a tko je na kopnu suditi...

Najveća tragedija austro-ugarskog civilnog, putničkog, parobrodarstva, bilo je potonuću velikog 2.100 brt, luksuznog i brzog parobroda "Baron Gautsch" Austrijskog Lloyda, najveće broderskog društva u državi, ali bez vlasničkog udjela Lošinjana, 13. kolovoza 1914. Spletom nikad u potpunosti razjašnjenih okolnosti uplovio je u vlastito (austro-ugarsko) minsko polje nedaleko od Rovinja i potonuo. Među službeno priznatih 274 poginulih bilo je i 15 Lošinjana koji su se tog dana ukrcali na brod na liniji Kotor - Trst uz ticanje i Velog Lošinja. Samo iz jedne obitelji (bez dostupnog prezimena) stradala je majka sa svoje troje male djece. Ukupno je stradalo osmero malih Lošinjana. Veći dio tih putnika bili su tršćanski Lošinjanji koji su se po obavji rata vraćali s ljetovanja i školskih ferija na svom otoku. Točan ukupan broj stradalih nikad nije pouzdano utvrđen iz razloga prekrancosti broda i stoga što djeca i vojnici koji su kretali za front nisu popisani kao putnici. Ta tragedija i dandanas je u brojnim detaljima nerazjašnjena, a ondašnji izvori su relativno oskudni obzirom da je informiranje bilo reducirano i kontrolirano zbog rata koji se u svega dva tjedna pretvorio u Veliki rat kojeg danas zovemo Prvim svjetskim ratom.

Općenito u Prvom svjetskom ratu flota lošinjskih brodova, od kojih je predominantno bila u sklopu Cosulicheve "Austro-Americane", doživjela je razmjerno mala razaranja i potonuća. Najveći stradali brodovi bili su putnički parobrod "Oceania" sagrađena 1907. u Glasgovo od 5.497 brt, a potonula pred sam kraj rata 4. listopada 1918. naišavši na minu pored albanske luke Drač pri povlačenju austro-ugarskih vojnika. Među poginulima nismo našli lošinjske pomorce niti vojnike, što ipak ne možemo isključiti obzirom na teško dostupne popise ukrcanih. Drugi putnički parobrod istog broderskog društva "Eugenia" od 4.837 brt interniran je u SAD-u i potopljen 1917. od strane njemačke podmornice u irskim vodama. Mnogo više brodova od stradalih bilo je upravo internirano u neprijateljskim ili neutralnim državama, od kojih nisu svi vraćeni u matične vode nakon kraja rata.

Na teretnom parobrodu nerezinskog brodovlasnika Eugena Matkovića "Ivo Matković" stradalo je najviše ljudi od svih drugih brodova, ali ne uvrstavamo ga u ovaj spisak jer nemamo podatke da je bilo koji Lošinjan bio ukrcan. Brod je pun,

prepun, talijanskih okupacijskih vojnika u povlačenju nakon kapitulacije Kraljevine Italije, a krenuo je iz Splita put Barija. Opažen od strane britanskih aviona, napadnut je i potopljen u blizini otoka Biševa 23. rujna 1943. Nikad nije utvrđen točan broj stradalih jer je povlačenje izvršeno u neredu i bez precizne evidencije ukrcanih. Među vojkom bilo je mnogo neplivača, a potapanje se pretvorilo u masakr. Procjene poginulih kreću se od 500 do čak 700 stradalih. Inače Matković je živio u Splitu i bio najveći starojugoslavenski privatni brodar, a svoju kompletnu flotu od šest parobroda izgubio je u periodu 1942.-1943. i to uglavnom pod savezničkom zastavom u opskrbnim konvojima na Atlantiku.

Drugi svjetski rat bio je razarajući za lošinjsku flotu. Također je velik dio brodovlja ostao interniran i reviriran po raznim svjetskim lukama. Posebno su stradali Nerezinci koji su imali jedrenjake i motorne jedrenjake za obalnu i veliku obalnu plovidbu. Prema nepotpunoj evidenciji stradalo je 29 nerezinskih plovila.

Treba navesti i najveće lošinjske brodove ikad izgubljene na moru. To su transatlantici "Oceania" od 19.500 brt i "Neptunia" od 19.475 brt. Oni zapravo u trenutku potapanja više nisu bili u broderskim kompanijama u vlasništvu ili pod kontrolom Lošinjana, ali originalno su građeni za obitelj Cosulich iz Trsta, u njihovom obiteljskom brodogradilištu u Monfalcone koje i danas posluje. Ti brodovi potopljeni su istog dana, 18. rujna 1941. u konvoju talijanske vojske sjeverno od Tripolija u Libiji. Njih je torpedirala britanska podmornica "Upholder". Na tim brodovima bilo je ukrcano 5.434 vojnika i civilnih članova posade, od kojih je u potonuću poginulo 384, a ostali spašeni od strane pratećih zaštitnih brodova talijanske ratne mornarice. Kod tih ratnih stradanja treba istaknuti i sljedeću činjenicu. Za vrijeme Drugog svjetskog rata najveći gubici otočkog stanovništva zbili su se na moru. Na revidiranim trgovačkim brodovima pod talijanskom zastavom poginulo je 67 obožana, dok ih je u uniformi talijanske vojske poginulo ukupno 52, a od tog broja većinom mornara u ratnoj mornarici. Također, najveći pojedinačni gubitak otočkih partizana dogodio se na moru u stradanju NB-11 "Crvena zvijezda" nedaleko od Suska.

Prema lokaciji potonuća najviše stradalih je na Sredozemlju; 168 lošinjska broda. Ako razlučimo pobliže, nalazimo 54 broda na zapadnom Sredozemlju i 38 na istočnom, na Jadranskom moru 63, a od toga

23 u lošinjskom akvatoriju. Također i 13 brodova u Crnom moru. Ako promatramo Atlantski ocean kao cjelinu, tada imamo zabilježena 72 lošinjska potonuća i osam na dalekim morima Tihog i Indijskog oceana. Za 21 brod nemamo preciziranu lokaciju havarije.

Prema klasifikaciji plovila, gledano ukupno kroz četiri stoljeća, najviše je potonulo barkova - 78, brigantina 41, parobroda 34, brika 24, goleta 13, brik škunera ili škuna 12, trabakula 10, nava 8, pulaka 7, motornih brodova 7, tartana 6, peliga 4 i logera 3. Za 21 brod nemamo točnih specifikacija.

Po godinama stradanja u XIX. st. najteže su bile 1869. koja se kroz literaturu provlači kao godina pune hvale, jer su tada i flota i brodogradnja doživjele svoj zenit, bila je ujedno i godina koja je najviše obitelji zavila u crno jer je te godine potonulo ukupno 11 jedrenjaka. Ta godina drži i crni rekord po broju nestalih brodova s kompletnom posadom. Tada su potonuli "Veritas", "Apollon" i "Pia" a s njima 33 otočka pomorca. Nadalje, 1874. s 9 potonulih brodova, 1856. s 8 potonuća i 1858. sa 7 potonuća. U XX. st. uvjerljivo najgore godine bile su ratne 1942. s 15 izgubljenih brodova i 1943. s 13 brodova. Te ratne godine bile bi još poraznije kada bi se u spisak ubrajalo i svo brodovlje koje je donekad bilo u vlasništvu obitelji Cosulich, Premuda ili Gerolimich, a koje je još prije rata prešlo u državne firme ili promijenilo privatnog vlasnika.

Iza svih tih potonuća izraženih u hladnim statističkim veličinama svoje ljudi, naši preci. Svut težinu njihove osobne boli i tragedije nadvisuje patnja njihovih obitelji. Njihove žene i brojna dječica ostavljeni su bez hranitelja i bez ikakve državne mirovine (sve do kraja Prvog svjetskog rata) ili osiguranja (osim Austrijskog Lloyda). Bili bi upućeni na pomoć šire rodbine, raznih dobrotvornih ustanova, ali prvenstveni oslonac bila je jaka vjera u Boga i sebe. Nakon potonuća već spomenutog jedrenjaka "Velopin" sačuvano je pismo Lošinjanke, udovice Marije Peranich koja je molila vlasnika jedrenjaka, poznatog brodovlasnika i brodograditelja Antonija Romana Cosulich, da joj isplati 40. dio dobivene osiguranine jer ona sa sedmero djece živi bez hranitelja u posvemašnjoj bijedi. Iz pisma doznajemo da u sličnim uvjetima živi još šest udovica s ukupno 16 djece.

U ono vrijeme govorilo se: onome tko je rođen na Lošinju, more nije odabar nego sudbina, a biti pokopan na mjesnom groblju za pomorca je bila svojevrsna privilegija.

SJEĆANJA: PIŠE JOSIP GRUBEŠIĆ

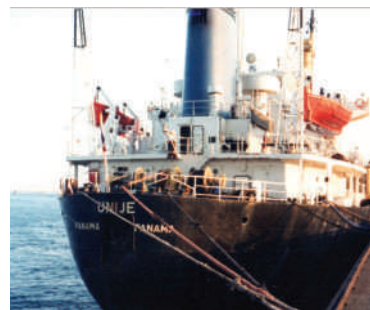
## Preuzimanje m/b "Unije" u Japanu

Godine 1982. u luci Imabari, otok južnije od grada Koebea, trebao sam pripremiti dokumente za preuzimanje broda za Lošinjsku plovidbu pri panamskoj ambasadi, pod čijom će zastavom ovaj brod ploviti. Stoga sam došao nekoliko dana ranije pa sam imao i vremena da se upoznam s okolinom. Tako sam se prijatelji s izvjesnim gospodinom Nakamurom, vlasnikom jednog noćnog bara, dok je njegov sin imao restoran u kojem sam se hranio. Nakamura je bio podmorničar na ruskim brodovima za vrijeme Drugog svjetskog rata tako da je pomalo znao govoriti i ruski.

Kada je stigla posada za novi brod "Unije", dogovorio sam se s našim kuharom da zajedno s japanskim kuharom u restoranu naprave brudet na naš način, za cijelu posadu. Na ribarnici smo kupili raznu ribu i brudet je napravljen s palentom, pa je ručak protekao na obostrano zadovoljstvo. Bila je zadovoljna posada, a i domaćini su uživali u ručku. Lokalni novinari su donalzi za to i iskoristili da nas slikaju pa je to izašlo u njihovim novinama (vidi izrezak). U večernjim satima bismo se zabavljali u njihovom baru i kratili vrijeme do ukrcanja i odlaska. U mjestu su nas sve poznavali jer drugih stranaca nije bilo. Poslije izlaska članka u novinama postali smo još popularniji. No, nakon ukrcanja posade i primopredaje broda, "Unije" odlazi na plovidbu, a ja moram u Kobe, obaviti tekuće poslove i vratiti se kući.

Brod "Unije" je plovio u vlasništvu Lošinjske plovidbe pet godina, dok se nije isplatio kredit, a onda se prodao jednom talijanskom brodaru u Trstu. Godine 2000. dobio sam poziv da se ukrcam u svojstvu upravitelja stroja na m.b. "Unije", što sam i prihvatio. Odlazim preko Trsta s još jednim članom posade, električarom, zrakoplovom za Caracas u Venezueli, gdje nas je sačekao agent i prebacio u luku Porto Cabello. Pri dolasku na brod dočekuje nas najprije jedan pas koji laje na nas, dok nas posada broda nije njime upoznala. Pas se zvao Nero (vidi sliku). Sljedeći dan isplovili smo za Kanadu, za luku Sorel, gdje smo trebali krcati žito. Plovidba je bila uobičajena, uz obalu Sjeverne Amerike, sve do ušća rijeke St. Lawrence, na ulazu u Kanadu. U luci Sorel došao je na brod inspektor za pregled skladišta gdje se mora krcati žito. Na top-tankovima našao je mrlje goriva i ukrcaj žita je zabranjen, dok se to ne otkloni. Obaviješten je brodovlasnik i mi smo premješteni na mrtvi vez u luci Montreal. Dolaskom brodovlasnika započeli su radovi na otklanjanju kvara. Radovi su se zakomplicirali pa je odlučeno da otplovimo do jednog našeg brodogradilišta na popravak. Međutim, nisu nam dozvolili otploviti. Kako se približavala zima, rasla je bojazan da može doći do zagađenja, ako se rijeka St. Lawrence zaledi, stoga nam je ipak dozvoljeno da otplovimo.

Isplovili smo iz Montreala za brodogradilište u Kraljevici. Plovidba rijekom St. Lawrence bila je zanimljiva uz promatranje lijepog okoliša. Jedna osmatračnica postaja odsvirala nam je hrvatsku himnu jer su znali da na brodu većinu posade čine Hrvati. To nas je ugodno iznenadilo. Na izlazu iz St. Lawrencea prolazimo mjestom gdje je nastradao p.b. "Titanic", sudarivši se sa santom leda. Brodskom sirenom odali smo počast stradalim putnicima i posadi broda kojih je bilo na stotine. Plovidba je dalje bila uobičajena uz lijepo vrijeme tako smo se približavali sve više Gibraltaru i ulasku u Sredozemno more. Prošavši Gibraltal, more je postalo malo uzburkano, ali uglavnom podnošljivo. Tako nakon



dvadesetak dana plovidbe uplovljavamo u Jadransko more i raspoloženje posade se bitno promijenilo. Ulaskom u Kvarnerski zaljev na putu za Kraljevicu brodskom sirenom pozdravljam svoju obitelj na Gornjoj Vežici. Oni mašu bijelim plahutama i to je jedan od starih pomorskih običaja koji se neguju i dandanas. Dolaskom u brodogradilište nastavljamo s radovima na tankovima goriva i balasta. Radovi se bliže kraju i brod dobiva potrebne dokumente za isplavljenje. Međutim, iskrsnuo je novi problem jer brodovlasnik nije bio u stanju podmiriti troškove popravka broda, tako da je brodogradilište zaplijenilo brod i lučke vlasti nisu dozvoljavale isplavljenje. Vrijeme je prolazilo, posada se počela iskrcavati, a ja sam ostao sam na brodu s psom Nerom još čitavih deset mjeseci. Konačno sam se i ja iskrcao i brod je prepusten na milost i nemilost vremenskim nedaćama.

Radnici brodogradilišta demontirali su sve što se moglo na brodu uzeti. Pas Nero je bio uspavan jer se više nitko nije za njega brinuo. Konačno je brodogradilište brod predalo jednom turskom rezalistu za staro željezo i brod je jednog dana otegljen u Istanbul. Eto, brod vam je kao i čovjek, rodi se, živi, radi, ostari i umire. Brod se izgradi, plovi, ostari i konačno završi u rezalistu za staro željezo. Sudbina je htjela da sam ja bio vezan za taj brod od početka do kraja.





SJEĆANJA

# Zadnji parni brodovi naše mornarice – turbinaši

Svaki brod svake trgovačke mornarice na svijetu vrijedan je pažnje i bilježenja realizacija istog, posebice ako je pojedinac na tom brodu proveo određeno vrijeme i sačuvao uspomene za života. Meni se desilo da sam prvi ukrcaj nakon završetka Pomorske škole u Bakru dobio na parnom brodu "Marjan" 7. rujna 1962. godine. A bilo je to ovako. U jesen te godine trebale se su spojiti "Lošinjska plovidba", koje sam bio stipendist u Bakru, i "Kvarnerska plovidba" iz Rijeke. Umjesto na novogradnju "Ilovik", ili najveće drvene jedinice "Cetinu" ili "Vela Luku" "Lošinjske plovidbe", ukrcaj sam tako na veliki p.b. "Marjan" "Kvarnerske plovidbe" od 10.522 tone nosivosti. Ovaj brod je bio dug preko svega 146,2, a širok 18,3 metra. Pogonile su ga dvije parne jednostepene turbine ukupne snage 3.398 kW proizvedene u "Jugoturbini" (Karlovac) 1956. godine. Visokotlačna turbina je imala 7.000 okr/min, a niskotlačna 4.500 okr/min. Potrošak goriva je

bio za dva parna kotla 33 tone teške nafte dnevno, da bi se postizala brzina između 13 i 15 čv. Za putnike postojale su dvije kabine po dva ležaja. Ukupan broj posade bio je 44 osobe. Zajedno sa p.b. "Šibenik" sličnih karakteristika, "Kvarnerska plovidba" je održavala liniju Jadran - Meksički zaljev. Kada je, međutim, na Novu godinu 1963. došlo do spajanja "Kvarnerske" u "Jugoliniju", ja sam i dalje ostao ploviti, sada u "Jugoliniji", "Lošinjska plovidba" je preuzela brodove poduzeća "Kvarner" iz Umaga.

Danas se malo tko sjeća tih brodova jer su relativno kratko plovili pod jugoslavenkom zastavom u "Kvarnerskoj plovidbi" i "Jugoslavenkoj linjskoj plovidbi" (Jugoliniji) gdje su bila preostala dva istog tipa, "Radnik" i "Drvar". Sada prepuštam riječ Marijani Žuviću, našem čuvenom novinaru koji najbolje poznaje nacionalnu flotu i koji navodi (objavljeno 2004. u "Slobodnoj Dalmaciji"):

"Brzome zaboravu turbinaša svakako je pridonijela činjenica da su u floti riječke Jugolinije ostali samo deset godina, dok su druge novogradnje toga doba za najvećeg jadranskog brodarara plovile prosječno trideset godina. Čak ni u tih deset godina Jugolinija nije znala što će s tom četvor-kom, kvarovi su bili tako česti, a brodovi prespori, pa su stalno mijenjali linije, dva su kratko nakon izgradnje prepuštena Kvarnerskoj plovidbi..."

Zamisao o gradnji turbinskih parobroda rodila se još 1953. godine i zapravo se nije uklapala u tadašnja premisslanja o poratnoj obnovi flote... Ti strojevi, te parne turbine, ne samo da su bili (pre)veliki izazov za Karlovcane nego su bili nadasve nejak za takve brodove... Članovi našeg kvarteta jedva su dostizali 13 čvorova, premda se službeno spominjala brzina od 15 čvorova!

U to se vrijeme naglašeno isticalo kako je riječ o velikom radnom uspjehu, da su turbine osmišljene upravo u Karlovcu, da je prva od njih bila gotova u rekordnom roku. Tri broda je Jugolinija naručila u Trećem maju, a prvi je 25. rujna 1954. godine bio porinut brod "Jadran". No, brod je gradio nevjerojatno sporo, pa je primopredaja uslijedila tek u studenom 1956. Kako su se tada u Splitu gradili brodovi "Jugoslavija", "Jadran" i "Jedinstvo", prvome je turbinašu na isporuci ime promijenjeno u "Radnik".

I drugi brod iz niza, nazvan "Drvar", ostao je zapamćen po sporosti gradnje: porinut je 22. studenog 1954., a isporučen je u kolovozu 1956. godine. No, tu činjenicu zasjenio je podatak da je brodu kumovao osobno Josip Broz Tito. Ni treći, s imenom "Šibenik", nije se proslavio. Pjenušac mu se o pramac razlio u ožujku 1955., a pomorci Jugolinije preuzeli su ga u veljači 1957. godine! Četvrti brod Riječani su naručili u Splitu i, barem po brzini gradnje, postigli pun pogodak. Na velikoj svečanosti 1. travnja 1956., pred nekoliko tisuća okupljenih Splićana, brodu je kumovala istaknuta revolucionarka Anka Berus. Ođabrano mu je ime "Marjan" i već 27. travnja 1957. brod je pod njim zaplovio na prvo putovanje

preko Atlantika.

Najveći jadranski brod još se nekoliko godina mučio s ta četiri čudna svata, a onda je 1967. donijeta odluka o prodaji turbinaša. Ni za brodaru, a ni za pomorce nije to bio tužan rastanak, pa eto jednog od razloga zašto o tome kvartetu nitko danas ne priča sa sjetom. Kako su svi brodovi, barem po godini gradnje bili još posve novi, a budući vlasnici jamačno nisu znali što ih čeka, svi su lako našli kupce, odreda grčke brodovlasnike. Za dva broda kobnim će se pokazati Bengalski zaljev ("Drvar", "Šibenik"), a druga će polovica kvarteta brzo i često mijenjati gospodare, da je jasno kako su ih se i oni što prije željeli – riješiti".

Toliko Marijan, a ja sam se, mlad i nadobudan 1962. godine ukrcao na p.b. "Marjan" i započelo je moje naukovanje kao vježbenika stroja kako su se zvali ondašnji asistenti makine. Prvi časnik stroja, za mene najvažniji čovjek na brodu, bio je Rudi Kralj, osoba od od koje sam u tom dijelu odrastanja najviše naučio.

Radni tlak kotlova "Babcock & Wilcox", koji je iznosio 30 bar za turbine, valjalo je za ostale pogonske uređaje reducirati na 16, 10 i 2 bara (prema sjećanju). Oko tih je uvijek bilo posla kao i propuhivača čađe cijevi parnih kotlova koji bi počeli propuštati na parnim brtvama. Radilo se stalno, a pogotovo za vrijeme boravka u lukama. Da bi se dobilo dosta destilirane vode i naduponjavalo sistem, valjalo je svaki dan isporučiti potrebnu destiliranu vodu koju smo dobivali na destilatoru morske vode.

Na prvom putovanju, na jesen 1962. godine, tijekom tzv. Kubanske krize, plovili smo vrlo opasnim morskim područima, o čemu je već pisano u Pomorcu br. 6. U svojim dnevničkim zapisima nalazimo mnogo detalja iz svakodnevnice prakse i prilagodavanja novom životu na brodu jednog devetnaestogodišnjaka. Na tada treće putovanje p.b. "Marjana" te godine krenuli smo iz Rijeke prema Veneciji 12. rujna i dalje preko Kopra i Marseillea te Orana u Srednju Ameriku i Meksički zaljev. Kad smo 3. listopada stigli na otok Martinique temperatura mora je bila 29 stupnjeva, dok je u strojarnici broda dostizala 48 do 49 Celzijevih stupnjeva. Teško je bilo izdržati znojan pod "šijunima", a još raditi na kotlovima ili reducir-ventilima pod tim uvjetima. Turbine su proizvodile takav zvuk da je bilo teško izdržati tu buku, ali posebne zaštite ušiju onda nije bilo. Stoga me kasnije proganjalo da sam sluh dijelom oštetio na taj način rada. Me-

S/S "MARJAN" CREW LIST 1162

NO.	SURNAME AND NAME	RANK	FLAG	BIRTH	DATE	NO. S.B.	NATIONALITY
1.	BRALIC MIRO	MASTER	BIHKA		1922	8092	YUGOSLAV
2.	MARKOVIC IVAN	CH. OFF.	SRBIA		1925	724	"
3.	MARKOVIC ALFONS	3RD MATE	SRBIA		1941	3889	"
4.	ŠEC MILO	V.O.	LITHUANIA		1926	673	"
5.	BRALJIC ANTON	BOATSWAIN	VIET		1919	231	"
6.	MARTINOLIC MIRO	CH. F.W.	M.LOŠINJ		1927	555	"
7.	JURAN MIRO	A.B.	FRIG		1926	541	"
8.	GOŠIC RUDOLF	"	B.POLJANA		1926	279	"
9.	TERICA ANTE	"	SRBIA		1931	164	"
10.	PARKOV KARLO	"	S.SLO		1912	1796	"
11.	KAPLANIC ANTON	"	BASIA		1911	409	"
12.	CEZARIC OVBRO	"	SLOVENIA		1924	1257	"
13.	SPOLIC RAPO	O.S.	LJUBA C		1929	7479	"
14.	MARAS MIRO	"	VIET		1925	7245	"
15.	PEROS IVAN	"	LATVIA		1928	909	"
16.	GIPIĆ BOZO	"	SLOVENIA		1926	2927	"
17.	KUCAN IVAN	CH. ENG.	SRBIA		1928	745	"
18.	KRALJ RUDOLF	1ST	KRAJINA		1932	2005	"
19.	KRSTO IVO	2ND	SLOVENIA		1930	3363	"
20.	FULIC K. MILJINKO	3RD	VIETNAM		1938	3946	"
21.	GARLIĆ MILO	BOY	CROATIA		1904	356	"
22.	GRUBIŠIĆ MARJAN	APP. ENG.	CROATIA		1942	3895	"
23.	SOKOLIC JULJANO	"	SLOVENIA		1943	689	"
24.	FIŠAS OVBRO	EL. ROTARY	VIETNAM		1938	1853	"
25.	ŠIPIĆ JAKO	BOATSWAIN	SRBIA		1929	513	"
26.	BUČIĆ MIRO	CH. ASST.	SLOVENIA		1932	3453	"
27.	OROVIĆ IVAN	"	SRBIA		1929	38964	"
28.	TUPPIĆ OVIDO	"	CROATIA		1941	630	"
29.	ORŠAN STANKO	FIELD MAN	SRBIA		1908	236	"
30.	GLAVIĆ BOZO	"	SRBIA		1911	574	"
31.	ŠEKOZIĆ TOMO	"	FRIG		1909	386	"
32.	MISKULIN IVAN	"	VIETNAM		1908	358	"
33.	FRISA MIRO	"	LATVIA		1905	45	"
34.	JELOVIC JOSIP	"	SRBIA		1929	577	"
35.	BERAK MIRO	WIPER	SRBIA		1932	1531	"
36.	PAŠTOV KUZMA	"	SRBIA		1931	4257	"
37.	PERKOVIĆ ANĐELO	CH. OFF.	SLOVENIA		1930	3787	"
38.	KRSTO IVAN	2ND	SRBIA		1944	1702	"
39.	KRSTO VJEROSLAVA	"	MARSHOR		1931	206573	"
40.	BRALJIC MIRO	"	SRBIA		1928	417044	"
41.	PERKO IVAN	M/BOY	SLOVENIA		1944	4499	"
42.	ORŠIĆ ANTON	"	SRBIA		1940	1513	"
43.	TOPIĆ ANTE	CH. BOOK	VIETNAM		1930	162	"
44.	BRALJIC MIRO	2ND	SRBIA		1935	1428	"
45.	BRALJIC MIRO	"	SRBIA		1927	22251	"
46.	KRSTO ANA	"	SRBIA		1930	322739	"
47.	ČUKIĆ TOMISLAV	O/BOY	SRBIA		1939	1928	"
48.	BRALJIC DALIBOR	"	SRBIA		1922	22251	"
49.	VIŠIĆ MIRO	"	SRBIA		1933	22251	"

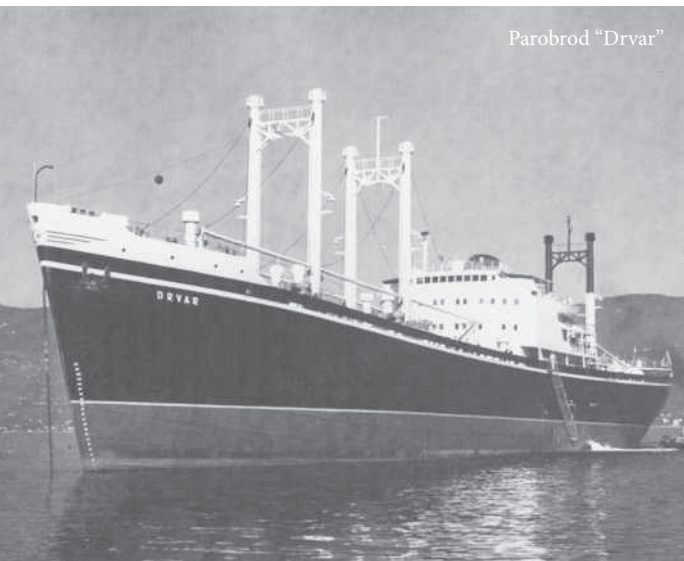
MASTER  
BRALIC CAP. MIRO

Popis posade p.b. "Marjan" 1962. godine

đutim sa mnom su bili na brodu i Marijan Grubješić, godinu dana stariji asistent, kasnije lošinjski zet s kojim sam danas u Klubu pomoraca Lošinj, koji tih tegoba nema, kao i mazač Gvido Tuftan iz Cresca, koji je dvije godine ranije završio Pomorsku školu u Bakru. Jedno putovanje kasnije ukrcao se kao asistent Ilario Salata iz Osora, također je plovio na istom brodu, koji je inače čitav aktivni život plovio na raznim brodovima, pa se nije tužio na gubitak sluha. No, u svakom slučaju, samo na ovom turbinušu sam plovio "u komadu" 14 i pol mjeseci i pola kasnije na p.b. "Drvaru" još osam mjeseci.

Meni su ostale ugodne uspomene na te brodove, a mislim da su pomorski strojarji imali određenu averziju prema tim pogonima, pa su stoga česte izmjene osoblja stroja bile dijelom krive za kvarove ili troškove kojih motorni brodovi nisu imali. U daljnjoj navigaciji vidio sam da raspoloženje i ljepota plovidbe najviše ovisi o ljudima s kojima radiš i živis svakim danom na brodu i dijelis zajedničku sudbinu. Budući da je od te i takve plovidbe prošlo okruglo 60 godina, prilažem popis posade onog vremena za sjećanje djeci i unucima mojih kolega s p.b. "Marjan".

Julijano SOKOLIC



Parobrod "Drvar"

PIŠE KAP. RENATO DUDIĆ

# Kontejneraši - borba za prestiž...

"Ever Alot" i sestrinski "Ever Aria" trenutno su najveći kontejneraši kapaciteta 24004 TEU; izgradila ih je kineska državna brodogradilišna korporacija CSSC (China State Shipbuilding Corporation)



"Jacques Saade" kompanije CMA CGM bio je prvi najveći kontejneraš s pogonom na prirodni plin; izgrađen je u kineskom CSSC



"MSC Tessa" gradi se u kineskom brodogradilištu Hudong-Zhonghua u Šangaju i kad zaplovi, bit će najveći kontejneraš s kapacitetom 24.116 TEU-a, ali vjerojatno ne zadugo



Nedavno sam dobio poruku s broda: "...upravo smo se mimoišli s brodom 'Ever Ace' - najvećim kontejnerašem". Ispravka netočnog navoda: bio je najveći kontejnerski brod, prošle godine u ovo vrijeme. Veličina nekog broda može se prikazati njegovom dužinom, širinom, tonažom, nosivosti, gazom. Veličina putničkih brodova, osim navedenih parametara, može se iskazati njihovim kapacitetom za putnike, kod trajekata to je npr. kapacitet vozila.

Kapacitet kontejnerskog broda iskazuje se u TEU - *twenty equal unit*, što odgovara jednom kontejneru duljine od 20 stopa ili 6,09 metara, širine 2,43 i visine 2,43 metara. Istina, "Ever Ace", brod dužine 400 m, širine 61,5 m, nosivosti 241960 tona i kapaciteta 23992 TEU-a isporučen je u srpnju 2021. i tada je bio najveći, ali ne zadugo.

Granica od 20.000 TEU-a prijedena je, još davne 2017. godine, kada je za tadašnju kompaniju MOL izgrađeno šest sestrinskih brodova duljine 400, širine 58 metara i kapaciteta u rasponu od 20.170 do 20.182 TEU-a. MOL je danas dio velike japanske kompanije ONE (Ocean Network Express).

U travnju 2017. godine, "Madrid Maersk" s kapacitetom od 20.568 TEU-a bio je najveći kontejnerski brod, ali ga je, već u svibnju, iste godine prestigao "OOCL Hong Kong" kapaciteta 21.413 TEU-a.

Kompanija CMA-CGM u razdoblju od 2020. do 2021. godine naručila je seriju od devet brodova kapaciteta 23.112 TEU-a.

Značajan iskorak ipak započinje s 2019. godinom, kada je za kompaniju MSC izgrađeno pet sestrinskih brodova s kapacitetom od čak 23.656 TEU-a, a ubrzo nakon toga još pet brodova s 23.756 TEU-a.

Do kraja 2021. godine za kompaniju MSC izgrađeno je još šest sestrinskih brodova istog kapaciteta.

Godinu 2022. obilježile su gradnje za kompanije HMM i "Evergreen". Za kompaniju HMM (Hyundai Merchant Marine) izgrađeno je pet brodova kapaciteta 23.820 TEU-a i još sedam brodova od 23.964 TEU-a.

Kompanija "Evergreen" sasvim se pri-

Brod	Duljina (m)	Širina (m)	Nosivost (t)	Kapacitet TEU	Brodar	Zastava	Izgrađen
Ever Alot	399,9	61,5	240000	24004	Evergreen	Panama	2022.
Ever Ace	400	61,5	241960	23992	Evergreen	Panama	2021.
HMM Algeciras	399	61	200000	23964	HMM	Panama	2022.
HMM Oslo	400	61,5	228600	23820	HMM	Panama	2022.
MSC Gülsün	400	62	228149	23756	MSC	Panama	2019.
MSC Mina	399,8	61	224983	23656	MSC	Panama	2019.
CMA CGM Jacques Saade	400	61,3	216900	23112	CMA CGM	Francuska	2020.
OOCL Hong Kong	399,9	58,8	196894	21413	OOCL	Hong Kong	2017.
COSCO Shipping Universe	399,9	58,8	198485	21237	COSCO	Hong Kong	2018.
CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry	400	59	202684	20954	CMA CGM	Malta	2018.
Madrid Maersk	399	58,6	210019	20568	Maersk	Danska	2017.

Izvor tablice TOP 10+1: Wikipedia, listopad 2022.

bližila kapacitetu od 24.000 TEU-a. U 2022. godini izgrađeno je šest brodova kapaciteta 23.992 TEU-a, a jedan od njih je i "Ever Ace" s početka priče. Granica je ipak prijedena u lipnju ove godine, kada je isporučen "Ever Alot" s kapacitetom od 24.004 TEU-a. Sestrinski brod "Ever Aria" isporučen je u rujnu. To su trenutno najveći kontejneraši na svijetu. Još su dva sestrinska broda u izgradnji.

Sadašnje maksimalne duljine brodova od 400 metara postignute su već 2017. g. Širine brodova s prosječnim 58 metara u 2017. g., narasle su na današnjih 61,5 metar što je, uz još neke konstrukcijske modifikacije, uvjetovalo konstantni porast kapaciteta za preko 3800 TEU-a u zadnjih pet godina. I u 2023. g. nastavlja se gradnja ULCS (*Ultra Large Container Ships*) brodova. Kompanija MSC gradi deset brodova s maksimalnim kapacitetom od 24.232 TEU-a.

Svi ovi brodovi su tzv. *post-panamax*, a kako ne mogu proći kroz Panamski kanal, plove transoceanskim rutama, povezujući kontinente redovitim linijama.

Kapaciteti kontejneraša rijetko su maksimalno iskorišteni, najčešće zbog ograničene nosivosti broda. "Ever Ace" je u kolovozu prošle godine, na svom putovanju iz kineske luke Yantian za Europu prevozeći 21.710 TEU-a postavio dosadašnji rekord koji je za čak 2282 TEU-a manji od njegova maksimalnog kapaciteta. Upravo zbog navedenog, postavlja se pitanje opravdanosti stalnog povećavanja širine brodova, a time i kapaciteta, osim ako je u pitanju prestiž. Veliki izazov je i pred kontejnerskim terminalima od kojih mnogi nisu u mogućnosti ili s poteškoćama prihvaćaju ove ploveće gradiljice...

S obzirom na već postignute značajne dimenzije brodova, bit će zanimljivo pratiti što će se događati već idućih mjeseci i godina.

"HMM Algeciras" je s 23.964 TEU-a donedavno bio najveći kontejnerski brod; izgrađen je od "Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering", kao jedan od 12 *eco-friendly* brodova



"OOCL Hong Kong" bio je vodeći iz serije šest brodova kojima je prvi put prijedena granica od 21.000 TEU-a; izgrađen od "Samsung Heavy Industries" u Geoje, J. Koreja



"MSC Gülsün" je prvi brod koji može prevoziti 24 kontejnera po širini; izgradila je "Samsung Heavy Industries"



PIŠE DR.SC. ALVISE CHIOLE, DIPL.ING., KAP. DUJEGA PLOVIDBE

# Creska galija "Sveti Nikola s krunom" u bitki kod Lepanta

Creska galija "Sveti Nikola s krunom" (San Nicolo con la corona) sudjeluje u bitki kod Lepanta u sastavu venecijanske flote. Galija je tipa "galea sottile" s posadom plaćenih gradana Cresca i Osora. Grad Cres je preko 700 godina sastavni dio Mletačke Republike (Republike Venecija) koja isporučuje Gradu galeote, fuste, barcone i galije radi obrane svojih granica.

Creska galija je spadala u vrstu slobodnih galija s plaćenom posadom, za razliku od galija kažnjenika. Na galijama kažnjenika galijoti su bili ratni zarobljenici, uglavnom Turci i kažnjenici osuđeni na veslo zbog kriminalnih radnji.

Na poticaj pape Pia V., 20. svibnja 1571. formirana je Sveta liga. U Rimu su se sastali predstavnici Vatikana, Venecije i Španjolske te utvrdili temeljne postavke saveza. Cilj saveza je ofenzivni i defenzivni rat protiv Turaka. Svetoj ligi pristupaju Genova, Lucca, Ferrara, Urbino, Savoia, Toscana i Malta. Glavni zapovjednik flote je Don Juan od Austrije, a zamjenik Marcantonio Colonna.

Flota Svete lige imala je ukupno 208 galija, šest galeaza i 30 teretnih brodova, ukupno 244 broda. U sastavu teretnih brodova

nalazilo se puno dubrovačkih brodova, ali zbog sporazuma s Turskom isticali su španjolsku zastavu. Flota je imala ukupno 1815 topova. Ljudstva 84.420, od čega 34.000 vojnika. Venecija je sudjelovala sa 110 galija.

Turska flota je imala 222 galije i 60 galeota, odnosno ukupno 282 broda sa 750 topova. Ukupno je bilo 88000 ljudstva, od čega 34000 vojnika. Flotom je zapovijedao Mehmed Ali Paša.

Zapovjednik flote Svete lige Don Juan rasporedio je armadu u tri glavne skupine da bi galije imale više manevarskog prostora. Lijevim sjevernim krilom zapovijedao je Agostino Barbarigo (53 galije i dvije galeazze). Sredinom je zapovijedao Don Juan Austrijski (58 galija i dvije galeazze), desnim krilom Gian Andrea Doria (50 galija i dvije galeazze), rezervom je zapovijedao Don Alvaro de Bazan (38 galija), a prethodnikom Giovanni de Cardona (sedam galija).

Turska flota se sastoji od lijevog krila kojeg čine galije Carigrada (14), gusarske galije Alžira (14), sirijske galije (6), grčke galije (14), anatolijske (13), albanske fuste (8), carigradske fuste (19). Sredinom zapovijedao je admiral turske flote Ali Paša

(87 galija) u dvije linije. Prvu liniju čine galije iz Galipolija (22), Rodosa (12), Bugarke (13), Grčke (11). U drugoj liniji su galije iz Carigrada (12), Tripolija (6), Galipolija (7). Desnim krilom zapovjedao Mehmed Sulik Paša - Mehmed Scirocco, potkralj Egipta (60 galija i dvije fuste) i sastoji se od galija iz Carigrada (20), Tripolija (5), Anatolija (13), Egipta (21). Rezervom je zapovijedao Amuret Dragut Reis (8 galija i 22 fuste, odnosno grčke galije (4), anatolijske (4) i razne druge (22).

Hrvatske galije bile su rasporedene u svim sektorima. Na sjevernom, lijevom krilu na 9. mjestu bila je creska galija "Sv. Nikola" ("San Nicolo") sa soprakomitom Colaneom Drasa. Na 15. mjestu bila je

koparska galija "Lav" ("Leona") sa soprakomitom Domenico del Taccom, te krčka galija "Uskršli Krist" ("Cristo risussitato") sa soprakomitom Lodovicom Cicuta. Rapska galija "Sv. Ivan" ("San Giovanni") sa soprakomitom Giovannijem de Dominisom bila je na južnom desnom rogu zajedno s trogirskim galijom "Žena" ("Donna") sa soprakomitom Alviseom Cippicom i kotorskom galijom "Sv. Trifun" ("San Trifon") sa soprakomitom Girolamom Bisantijem. Na sredini se nalazila hvarska galija "Sv. Jeronim" ("San Gerolamo") sa soprakomitom Giovannijem Balzjem. Šibenska galija "Sv. Jura" ("San Giorgio") sa soprakomitom Kristoforom Lucichem smještena je u pozadini rezervnog sastava.

Ujutro, 7. listopada, oko 9.30 sati dvije su flote uspostavile vizualni kontakt. Turska flota je imala povoljan vjetar pa je brzo napredovala. Ali-Paša je izravnao formaciju i napao Don Juanovu galiju "Reale". Oko podneva vjetar je okrenuo na zapadni. Turski brodovi su izgubili brzinu, spustili su jedra i počeli veslati, a kršćanski brodovi s povoljnim vjetrom u krmu otvorili su s galeazza topovsku vatru. Nastala je velika pomutnja u turskoj floti, posebno u centru i sjevernom krilu, stvarajući Turcima velike gubitke. Mehmed Scirocco, zapovjednik sjevernog krila turske flote je s galijama manjeg gaza, preko pličaka, onesposobio osam galija Agostina Bragadina koji je ranjen. Protunapad lijevog reda Svete lige potisnuo je turske galije na stijene, a zapovjednik Mehmed Siroko je ubijen.

Don Juanov centar napada glavninu turske flote i Ali-Pašinu galiju "Sultanija". Kršćanska vojska se s "Reale" prebacuje na "Sultaniju", ubija Ali Pašu te njegovu glavu podigne na jarbol. Na južnom krilu Uluç-Ali odvojio se od centra nastojeći zaobići Dorijinu flotu. Doria ide na jug, ostavlja prazan prostor preko kojeg Uluç-Ali napada Don Juanovu sredinu. Uluç-Ali svojom galijom napada "Capitanu", zapovjednu galiju Malteških vitezoza sa zapovjednikom Pietrom Giustinianijem. Tada Don Alvaro de Bazan s rezervnom flotom napada Uluç-Alija, dohvati kukama "Capitanu" i s druge strane napadne Alijinu galiju. Uluç-



Maketa galije sottile "La Donna"

Ali prezeđe konope i bježi na jug.

Oko 16 sati bitka se stišavala i predavale su se posljednje turske galije. Smirvanje bitke opisuje Leon de Wohl u knjizi "Posljednji križar": Pogled na Lepantski zaljev bio je zastrašujući. More oko flote bilo je prepuno golemih crvenih mrlja, a olupine, prazni čamci, čamci puni mrtvih tijela, spaljeni ostaci jarbola, greda i brodskog namještaja plutali su na sve strane. Vojska lakih brodica skupljala je preživjele, sanduke, bačve i sve što je plutalo.

Na kraju bitke od ukupno 222 turske galije 80 je bilo potopljeno i 117 zarobljeno. Od 60 fusta 27 je potopljeno i 13 zarobljeno. Ostatak turskih brodova je pobjegao. Turci su imali oko 40.000 mrtvih, 8000 zarobljenih, a oslobođeno je preko 10.000 robova.

Od ukupno 240 brodova Svete lige, 15 je potopljeno, a preko polovice je oštećeno. Sveta liga je imala 7656 mrtvih i 7784 ranjenih, među kojima je bio i pjesnik Miguel de Cervantes Saavedra.

Koparska galija "Lav" ("Leona") je nakon bitke zarobila jednu tursku galiju u bijegu. Soprakomit Domenico del Tacco preminuo je na Krku. Soprakomito kotorske galije "Sv. Trifun" ("San Trifon") preminuo je za vrijeme bitke. Soprakomito trogirске galije "Žena" ("Donna") Alvise Cippico je sedam puta ranjen i uspješno je stigao u Trogir.

Pet mjeseci nakon bitke kod Lepanta zapovjednik venecijanske flote (capitano generalis maris) Sebastiano Venier piše duždu pismo ističući doprinos i izuzetne sposobnosti posade creske galije u bitki kod Lepanta. Ističe cresku galiju kao izvrsnu i među najboljim galijama u kršćan-

skoj floti (*bonissima et tra migliori galee dell'armata*).

Prijevod pisma Sebastiana Veniera duždu (preveo autor):

*Pismo S.V., prokuratora (opunomoćenika) Sv. Marka i vrhovnog pomorskog zapovjednika.*

*Najveća radost za ljude koji vjerno služe Našem Presvijetlom Gospodstvu, pored sebe imati svjedoka njihova poduhvata, kako bi bili primjer njihovim potomcima.*

*Stoga smo ovim pismom pozvani tvrditi kako je vjerni D. C. D., zapovjednik creske galije, uvijek imao i sada ima odličnu galiju, jednu od najboljih u našoj Armiji, zbog čije smo je valjanosti i njihove gorljive želje da dobro služi, dva puta uputili u izviđanje pokreta neprijateljske Armije; drugi je put galija uspjela pobjeći, dok je galija Trona koja ju je sljedila, zarobljena.*

*Dok smo bili u Messini, koristili smo ga nekoliko puta za različite usluge, gdje je bilo potrebno služiti se izvrsnim galijama. Na dan pomorske bitke teglio je jednu od naših "galeazza" ispred naše Armije kako bi napala neprijatelja, te bi se zatim povukao svrstavajući se na svoje mjesto u liniji napada; pravodobno sudario i zarobio neprijateljsku galiju, pomažući drugim kojima je pomoć bila potrebna, učinivši sva spomenuta djela s mnogo smotrenosti i hrabrosti. Ostali smo vrlo zadovoljni njegovim časnim djelima, te zaslužuje velike pohvale. Stoga ga preporučujemo dobrim milostima Vaše Uzvišenosti.*

U početku bitke creska galija je teglila jednu od galeazza na odgovarajući položaj, te se izvršnim stručnim manevriranjem vratila na svoje mjesto. Nakon toga je napala i osvojila tursku galiju, u teglju

je predala rezervnom sastavu flote i nakon toga se ponovno vratila u bitku.

Godine 1575. inspektori venecijanske flote (*sindaci provveditori*) Ottaviano Valier i Andrea Giustiniani nakon povratka s nadzora venecijanskih brodova na Levantu i Jadranskom moru šalju izvještaj duždu gdje ističu sposobnost i vrijednost posade i soprakomita Colane Drasa, tri puta ranjenog u bitki kod Lepanta.

Iz zapisnika Malog vijeća Narodnjaka 13. veljače 1573. doznaje se da soprakomito Colane Drasa traži od zapovjednika venecijanske flote Foscarinija 28 članova posade za zamjenu na creskoj galiji. Za pretpostaviti je da mijenjaju 28 mrtvih u bitki kod Lepanta. Imena stradalih članova posade nisu poznata jer je brodski dnevnik creske trireme izgubljen.

Creska galija "Sveti Nikola s krunom" (San Nicolo con la corona) je u sastavu venecijanske flote od 1000. god. Posljednji zapis o galiji je od 20. veljače 1697. g, kada gradsko vijeće odobrava plaću za tri člana posade. Galija je već imala posadu sastavljenu od stanovnika Cresca, Krka i Raba. Posljedni soprakomito je Antonio Bocchina.

Creska galija sa soprakomitom Drasom sudjeluje u bitki kod Lepanta deveta u lijevom rogu venecijanske flote pod zapovjedništvom Agostina Barbarige. Galija je tipa "galea sottile" duljine 45 m, širine 6 m, sa 180 veslača i naoružana sa sedam topova. Creska galija istaknula se u bitki kod Lepanta, teglila je jednu galeazzu na odgovarajuće mjesto i zarobila jednu tursku galiju.

## Literatura:

- Barbero, Alessandro; Lepanto - la battaglia dei tre imperi, Laterza e figli, Bari, 2011
- Bastijančić-Cicuta Mladen; Obitelji Cicuta s Krka u pomorskim bitkama kroz stoljeća, Centar za kulturu grada Krka, Krk 2016.
- De Wohl, Louis; Posljednji križar, Verbum, Zagreb, 2011.
- Gargiulo, Roberto; La battaglia di Lepanto 7 ottobre 1571, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, Pordenone, 2004.
- Klarić, Zrinko; Od Siponta do Lepanta 642-1571, Neograf, Rijeka 2004.
- Klen, Danilo; Galije i galioti iz Istre i otkriva sjeverne Dalmacije za mletačku armadu, u Novak, Grga, ur.rad 318, JAZU, Zagreb, 1959.
- Moro, Federico; Venezia in guerra, Le grandi battaglie della Serenissima, Mazzanti Editori, Venezia 2007.
- Novak, Grga; Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća, Vojno izdavački zavod, Beograd 1962.
- Parker, Geoffrey; La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente, Società editrice il mulino

ČUVAJMO OKOLIŠ RADI NAS I NOVIH NARAŠTAJA

# Ajmo se zabaviti toplinom i temperaturom

Kao što ima trave, najrasprostranjenije biljke, tako je i s toplinom. Ima je svuda na Zemlji, a i u atmosferi.

Teče, leluja, nose je oblaci, vjetar, sunce, ljudi, auti, vlakovi, brodovi...

Evo, dok ovo pišem, zima mi je, pa ću uključiti peć da se ugrijem. A što je toplina? Toplina je definirana kao najjednostavniji oblik energije. A što je energija? Za energiju se kaže da je sposobnost stvari tijela da obavni neki rad. Toplina je neprestano kretanje atoma i molekula, brže ili sporije u nekoj tvari. A o čemu ovisi ovo kretanje molekula? Kretanje molekula ovisi o temperaturi, što je ona viša, molekule su "življe" i obrnuto.

I evo, zagrijao sam se. A tko je doveo toplinu od peći do mene? To je bila razlika temperatura mene i peći. A što je temperatura? Temperatura je nivo na kojoj je toplina. Što je ona viša, to je i nivo na kojoj je toplina viši, pa ako pustimo toplinu da "teče", evo koristi. Tu mogućnost iskorištavamo za razne svrhe, a u mnogo slučajeva za dobivanje mehaničkog rada. Kako dobiti što više mehaničkog rada za što manji utrošak toplinske energije? Mogućnosti su: sniziti temperaturu izlaza topline iz procesa ili povisiti temperaturu ulaza u proces ili pak usavršiti proces.

Čime mjerimo toplinu i temperaturu? Stara jedinica topline, još uvijek rado primijenjena u praksi, je kalorija (cal). Međutim, to je mala jedinica, pa se više primjenjuje tisuću puta veća jedinica, kilokalorija (kcal). Po SI-sistemu mjerna jedinica je džul (J, Joule) ili veća kilodžul (kJ). Relacija između njih je: 1 kcal = 4,186 kJ. A temperatura? Svim znani stupnjevi Celzijusa (°C) i po SI-sistemu stupanj Kelvina (°K). Kelvin počinje od apsolutne nule, što je (-273 °C) temperatura u svemiru.

Kako se toplina prenaša? Toplina se prenaša:

- prijenosom (konvekcijom) s jedne na drugu molekulu u nekoj tvari (npr. grijanje vode...)

nje vode...)

- prijelazom s jedne stvari na drugu (npr. s košuljice cilindra motora na rashladnu vodu, izmjenjivači topline...)

- zračenjem (toplinske zrake sunca, toplinske zrake nastale u ložištima kotlova, nuklearne eksplozije...)

Vratimo se sada iskorištavanju topline. Jako dobro bi bilo, kada bi toplina iz procesa odlazila u svemir, a to je nemoguće.

Ostaje nam da donja granica izlazne temperature bude temperatura okoline (zraka, vode, mora, tla). Ovdje još ranije predikam proces iskorištavanja topline radi glomaznosti izmjenjivača topline i cijene, korozivnosti ispuha ispod 100°C ili kod parnih turbina velikim lopaticama i erozije radi mokre pare. Tako zrak, voda, more i zemlja postaju "smetlišta" izlazne topline iz procesa. U njima, danas pogotovo, ima ogromno toplinske energije, ali na niskom temperaturnom nivou. Ta toplina postaje prijetnja životu na Zemlji. Može li se toplina okoline iskoristiti? Može, i to se radi, opet, utroškom energije (rada), da se dignu na viši, iskoristivi temperaturni nivo. U praksi su to dizalice topline, uglavnom za zagrijavanje prostorija.

S povišenjem temperature radi iskorištavanja topline, u nekom procesu, opet smo ograničeni materijalima kojima raspolazemo, kao i njihovim drugim opterećenjima.

Što je s napravama za iskorištavanje topline? Dosta slabo? Tako npr. veliki diesel brodski motori, svega malo više od 50%, termoelektrane do 80%, a plinske turbine do 35%. Ostali strojevi i manje.

Zaključak: Toplinskih strojeva je sve više (elektrane, automobili, brodovi, avioni, agrostrojevi...) koji odbacuju toplinu u okolinu. Zato, čuvajmo okolinu! Neka motori u barkama ne rade "u leri", nemojno sjediti u automobilima, a da motori rade radi našeg grijanja ili hlađenja! Čuvajmo okoliš radi nas i novih naraštaja!

Enes FAZLIĆ



U pomorskoj knjižici stoji da sam ukracan kao "dak na praksi". Na brodu je vrijedilo da smo mi "špicfajeri". Za posadu smo bili jednostavno kadeti ili asistenti. Sve skupa nas je bilo šestero. Nismo bili djeca i brzo smo se snalazili, ali o tome što nas čeka na tom putovanju bilo je sve u magli. Sadržaj ovog pisanja trebao bi biti boravak u Bombayu pa ću samo kratko opisati tok toga putovanja.

Pred nam je 'Sueski kanal'. Puno smo toga čuli od posade i časnika na što moramo pripaziti i što nam je dužnost. Na to kako je nekad kanal izgledao ne želim trošiti slova. Posebno je, a što je vrijedilo vidjeti, područje Ismailije. Dok prilaziš najprije primjećuješ polumjesec i križ. Kasnije vidimo da je to džamija, slijedi jedna lijepa građevina pa crkva. Kad smo došli blizu, nismo više gledali ta sveta mjesta već terasu te građevine, rečeno je hotela, gdje su se poredale žene i mašu nam. Mašemo i mi njima. Ali kakav je to bio prizor? Sve su odjevene šarenom lepršavom svilom od nogu do ruku i vrata. Mornar do mene dobac kako su to naše žene naših pilota. Nema toga više i to je najveća promjena u izgledu kanala.

Prolaz kroz Crveno more je bio k'o prolaz kroz pakao. Već znate da u to vrijeme nije bilo klima-uređaja. Izlaz iz Crvenog mora. Nije daleko obala i vidimo Aden. Svi o njemu govore kao Singapuru zapada. A oni "pametni", pozvali da im uljepša budućnost, jednu crvenu veseli-

PUTOVANJE NA M/B "NIKOLA TESLA" 1963. GODINE

# "Špicfajer" ili učenik na praksi

lu. Komentar našeg čovjeka je bio: gdje ti dođu trava više ne raste.

Perzijski zaljev. Tičevo Kuvajt, već u to vrijeme pojam bogatstva. Potrošio sam tu nesmotreno ono deviza, koliko smo dobivali na brodu. Zamislite, 25 centi dnevno. Tu smo osjetili kakav je naš sadašnji i budući kruh. Temperatura se popela na 50 stupnjeva C. Nisam vam još ni rekao kako radimo. Lijepo su nam odmah rekli da je naše radno vrijeme samo četiri sata ali da bi 'bilo lijepo' da radimo kao i drugi. To će sigurno utjecati na naše ocjene koje dobivamo na iskrcaju. Prakticiranje navigacije u dogovoru s prvim časnikom i svakako nedjeljom. Uplavljavamo u Šat – El Arab, rijeku u koju utječu rijeke Eufrat i Tigris. Pristajemo u Khorramshahru u Perziji. Slobodno smo izlazili. Sve je izgledalo slično Evropi. Slijedi Basra u Iraku; isto tako pokazuje slobodno lice. Još jedna luka u Iranu, Bushir, danas Bandar Homeini, pa Dubai u Emiratu. Što reći za Dubai tog vremena? Bijeda kakvu nisam očekivao.

Konačno Bombay – današnji Mumbai. Radimo do 17 sati. Večera pa kud koji. Većina posade izlazi grupno ili u dvoje. Iskustio sam pa mi to ne paše, naročito kad grupa ne prihvaća želje pojedinca, pa tako izlazim sam. Imaš se čemu čuditi što vidiš, a svuda te prati miris sandalovine.

Većina ljudi u to vrijeme hodala je bosa ili su imali obuću od kože sličnu japonskim. Ljudi bace pogled prema meni jer sam bijelac, ali i prema mojim cipelama jer je to mjerilo klase, a kao takav imaš i u džepovima. Tu su se, kao što znate, varali. Mislim da samo tamo bili dvadesetak dana. Dobar dio izlazaka provodio sam u jednoj gimnastičkoj dvorani. Kako sam se ja tamo ušaltao i bio prijateljski dočekivan jest za neku drugu priču. Ali ne može doći u neku zemlju pa se kasnije prijatelji mvaliti kako si tamo dizao utege. Zato sam hodao ulicama, gledao i prosto življavao taj svijet toliko drukčiji od našeg. Hodam ti ja tako jednoć i slijedim zvukove instrumenata negdje ispred mene. Stižem, kolona je različita u pojedinim dijelovima, a razlikuju se po odjeći koja sigurno ima vjerski značaj. Svi se kreću naprijed u ritmu zvukova instrumenata i pokretima koji pomalo liče na ples. Kreću sredinom ulice, a mnoštvo ljudi sa strane i na trotoarima zainteresirano promatra. Sve je to impresivno, ali eto tamo jedna skupina isto u "procesiji", obično obučena, a motaju se i guraju prema nečemu unutar te gužve. Što je to tamo? Guram se sad i ja među njih. Sigurno su me primijetili pa me puštaju naprijed. Vidim sad ispred sebe kip boga Ganapatya na platformi u lijepom drvenom kućištu konstrukcijski

zaštićenom od mogućnosti dodira i sve to u rukama nosača. Impresioniram sam bogatstvom izgleda statue i pokušavam se izvući iz gužve. Ne ide mi od ruke. Okružen sam. Gledam ta njihova prijateljska lica, a svako je obilježeno crvenom točkom na čelu ili je čelo premazano crvenom bojom. Zovu me u procesiju, pa kako se branim, neka nešto popijem s njima. Ne pada mi na kraj pameti piti ništa izvan broda. Oni opet o plesu, pa piće, pa... Morat ću nešto odlučiti. Oni zbog nekog njihovog razloga ne popuštaju. Nemam šanse izvući se i izabirem ples. Ulazim u procesiju i prihvaćam ritam i pokrete koje učim od njih. Usput bacim pogled na mnoštvo sa strane da se moguće kakav nesretnik s broda ne nalazi u toj gužvi, jer... Vruci je, a imam jednu prekrasnu prozirnu košulju koja ne teži više od pet deka. Skinem ju i dam tamo nekome uz jedan "čaj bela". Sad sam kao i oni, crn od sunca zbog rada na palubi. Uz mene plesači pokazuju svoja zadovoljna lica i tako već koji kilometar. Već se mrački kad smo stigli do jednog velikog placu uz more. Više se ne pleše. Priprema se završna svečanost. Vidim dvojicu kako guraju pred sobom nekog nesretnika. Sad mi taj spuštene glave gura u ruke kemijsku olovku, moju. Dobivam i onu svoju košulju. Prilazi mi jedan malo stariji gospodin, vidim po odjeći i dekoru, većeg vjerskog značaja. Objašnjava mi uljudno kako bih sad ja trebao napustiti ovo mjesto, jer... Shvaćam, i zahvaljujem što sam tako veliku svetkovinu mogao dijeliti s njima. Nudi mi pratnju kao zaštitu. Odbijam, ali on ne popušta i dodjeljuje mi dvojicu ozbiljnih i malo jačih mladih ljudi. Došli su sa mnogom broda, a ja sam ih pozvao gore kod mene da ih nečime obdarim. Nisu pristali. To je teško bilo zamisliti za Indiju tog vremena.

Ušao sam u kupaonicu da se operem. Pogledam se u ogledalo, a meni čelo crveno.

Morski



PIŠE FIORE SAGANIĆ, UPRAVITELJ STROJA

# Brod M/S “Seagull” - brod “Dižgracija”

Početkom srpnja 1970. godine avionom sam krenuo u Indoneziju, na krajnje istočni dio otoka Celebesa u mjesto Manado. Tamo sam 8 dana u jednom, nazovimo ga, hotelu čekao da stigne brod M/B „Seagull“, na koji sam se trebao ukrcati. Kad je konačno došao, gledajući ga izvana, nije loše izgledao, a njegova unutrašnjost je bila ljepša od svih dotadašnjih brodova na kojima sam plovio. Bio je to francuski brod kojeg je kompanija „Delmas & Chargeurs Reunit“ prodala kao rabljeni brod kompaniji „Agena“ iz Geneve, „mizerabilnim armatorima“ koji su do krajinosti iskorištavali brod i njegovu jednu posadu. Bio sam mlad, pun elana i učinilo mi se da sam s onih parnih „karetina“ na kojima sam do tada plovio došao na nešto bolje. Kabine su bile komotne, a interijer lijepi, građeni za francuske gospodske posade pa mi se ispočetka svđjelo biti na tom brodu. No što sam više upoznavao taj brod, to sam više uviđao nedostatke i dotrajalost svega, a naročito nezadovoljstvo posade koja je dugo vremena plovila na njemu. Zato mogu komotno reći da je to bio brod „Dižgracija“ jer na tom sam brodu doživio niz neugodnosti koje na normalnim brodovima čovjek ne doživljava toliko često, no s druge strane, proživio sam na njemu i niz pozitivnih stvari. U ovom kratkom isječku nije moguće spomenuti sve nedaće, ali mi sve dobre stvari koje sam doživio na ovom brodu. Vrijedi spomenuti da mi je na tom brodu karijera doživjela uzlet jer sam u godinu dana od II. časnika stroja brzo unaprijeđen u I. časnika, a nedugo potom postao sam i upravitelj stroja, što bih na normalnim brodovima teško postigao u tako kratko vrijeme. Imao sam, također, sreću s dosta dobrom plaćom koju na drugim brodovima kao II. časnik stroja ne bih imao u to doba. Ipak, želim naglasiti da sam ovdje pretrpio i doživio niz neugodnosti i poniženja, iskusio težak rad, a sve to ponajviše zbog mojih dvaju nesposobnih i nesavjesnih, po hijerarhiji pretpostavljenih mi, ljudi koji su, uzgred budi rečeno, nas „Jugoviće“ smatrali drugorazrednim

bicima jer oni su bili Talijani. Kad je trebalo rješavati neke veće probleme u stroju, moji bi savjeti bili odmah odbijeni riječima „Non dire fesserie“, nakon kojih bih se ja povukao. A kad bi oni kasnije proučevali ogromne štete svojom kratkom pameću i jer nisu poslušali moje „fesserie“, morao sam ja rješavati nemoguće, onda kada je već sve bilo upropašteno. Navest ću samo nekoliko primjera.

Radeći na električnom vinču br. 3 na palubi, jedne sam noći (tko zna zašto se baš sve veće nesreće dešavaju noću!) jedva preživio eksploziju limenog sanduka sa silnim reležima za upućivanje vinčeva pogonjenih istosmjernom strujom. Vinč tog električnog sanduka korišten je pri iskrcavanju u isto vrijeme dok sam ja radio u njegovoj blizini. Poklopac tog sanduka zaključava se i hermetički učvršćuje šarnirima kako voda ne bi ušla u njega. Upravo me taj poklopac spasio od najgorega. Naime, taj je poklopac, potjeran eksplozijom, udario u mene i prevrnuo me na palubu te me tako zaštitio od vatre koja je svom snagom buknula iz tog zapaljenog sanduka. Ipak me vatra i dim nisu potpuno pošteđjeli. Vatra mi je zapalila kosu i obrve, a nastradalo je i lice. To me ošamutilo, ali nisam pao u nesvijest i shvaćao sam što se dešava. Oko mene se začas okupilo mnogo ljudi koji su radili na ukrcavanju broda. Odmah su me odveli u kabinu i tamo sam ostao ležati par dana. Uspio sam stati na noge i kad sam se pogledao u zrcalo, čudio sam se koji je to crnac došao u moju kabinu. Bio sam crn kao pravi dimnjačar. Na svu sreću, oči mi nisu bile oštećene, ali kad sam se uspio s velikom mukom okupati, ustanovio sam da sam i po licu imao lagane opekline. Taj su pregoreli sanduk radnici s kopna morali renovirati što je značilo da ćemo ostati duže u portu. Iako sam doživio veliki šok, pomislio sam kako ću na račun toga barem par dana počiniti na miru. Miru kojeg na

tom brodu nikad nije bilo.

Pokušat ću objasniti još jedan šok koji sam doživio prilikom iskrcavanja jednog ogromnog i debelog balvana. Imali smo na palubi dva takva „super balvana“ kojih dotad nismo nikad imali na brodu. Bili su smješteni između štive i oplate broda. Svaki je bio težak preko 30-ak tona, s dijametrom većim od tri metra i dužinom koja je odgovarala otvoru na štivi. Za iskrcavanje smo trebali „armirati“ „iglu“ na provenjem jarbolu koja je mogla dići 60 tona. Svatko će se pitati što sam ja radio na palubi kod vinčeva jer to je posao osoblja s palube. Ali ti su se vinčevi stalno razbijali i mi strojari smo ih morali popravljati i biti uz njih. Ja sam upravljao vinčem br. 2 koji je bio iza jarbola, a I. časnik palube je bio na vinču br. 1 jer su za „iglu“ bila potrebna dva vinča. Kad smo počeli virati (dizati), a balvan je već dosegao visinu od možda pola metra iznad palube, odjednom se čula gromoglasna trešnja i brod je počeo drhtati. Štraj jarbolni od prove je puknuo, a jarbol se počeo ljuljati kao da će pasti. Puknuti je štraj počeo mlatarati na sve strane i prijetio nama na vinčevima da nam naudi. Kako je udarao na sve strane, tako su frcale iskre na mjestima koje je dotaknuo. Usput je razbio ogradu na provenjem kaseru pa su se i komadi cijevi iz ograde raspršili na sve strane. Nas smo se dvojica sakrili iza jarbola, ali ni to nije bilo baš najbolje mjesto za skrivanje jer je štraj nastavio mlatarati i po vinčevima i oko nas. Imali smo sreću toga dana da nas nije ošinulo to čelik-čelo (čelično uže), debelo 5 cm. Valjda ga je ružina pojela kad je puklo. Dogodilo se to za dana pa se bilo lakše sakriti. Obojica smo doživjeli šok, ali nam se na sreću ništa drugo nije dogodilo. A mogli smo obojica poginuti da nas je zahvatilo to uže ili da je pao jarbol koji je začudo ostao gore i samo se blago nakrivio.

Ovo o čemu će u nastavku biti riječi jedna je od težih nesreća, koju sam jedva



preživio. Španjolac, novi II. časnik stroja, priklonio se našim kontrabandjerima na brodu (na brodovima su oduvijek postojali ljudi koji su se bavili švercom cigareta ili likera, a njih smo nazivali kontrabandjerima), ali nisam bio siguran koliko je on u to „zagrazio“. Opazio sam da je on neki noćarina, kako to kod nas kažu, jer ga se stalno po noći vidjelo kako kruži uokolo i malo spava. Izgleda da su ga njegovi novi prijatelji brzo angažirali da im bude na usluzi jer gdje će naći bolje mjesto za skrivanje materijala za kontraband negoli u strojarnici. Dosad nisu imali dobrog partnera u stroju pa su njega odmah prihvatili kao svojega. Kada sam 24. maja ujutro u 4 sata došao u gvardiju, Španjolac, II. časnik stroja, me je lijepo pozdravio i kad sam ga pitao kako ide, rekao mi je da se vrlo dobro osjeća, iako je već odradio pola gvardije III. časnika stroja, a rekao mi je da bi rado i moju gvardiju za mene napravio. Naravno da si to nisam mogao dozvoliti i zahvalio sam mu se te rekao neka ide spavati. Pošao sam potom dalje za svojim poslom u obilazak stroja i kontrolu pogona, uvjeren da je Španjolac išao na spavanje. Mirno sam obavljao svoj posao, malo porazgovarao s čistacem, kojeg sam uzeo sa mnom u gvardiju jer je moj mazač bio nešto bolestan, i objašnjavao mi što i kako da radi u gvardiji. Preporučio sam mu da ništa ne dira bez mojeg znanja. Morao sam paziti na njega da mi štogod ne uprskao kao što se, recimo, nedavno desilo kad je jedan Indonežanin pozatvarao sve ulazne ventile ulaza rashladne vode u motor. Pokazao sam tako čistacu kako da kontrolira temperaturu po raznim termometrima, poglavito nad glavama motora i da to povremeno pogleda, ali da usput ništa ne dira. I kasnije, kad sam ja bio na platu 1. kata, s lijeve strane

glavnog motora, pogledao sam dolje prema tom čistacu i vidio sam ga da mirno zuri u termometre, dolje u prizemlju motora. U tom istom momentu pogled mi je pobjegao preko glava motora i pričnilo mi se kao da je neki čovjek bio s druge strane motora na istoj visini, na desnom platu, pa odjednom iščeznuo. A čistac je još uvijek bio dolje u prizemlju pa, prema tome, on nije mogao biti tamo gore. Malo sam razmislio i ustanovio da nije mogao odatle sići tako brzo jer su stepenice bile dosta daleko prema krmi i bio bih vidio da je onuda prošao. Odmah sam potrčao prema tamo da vidim kamo je nestao taj čovjek i zapitao se, onako u sebi, nije li to možda bila neka utvara? Kad sam se tamo popeo, nije više bilo nikoga, no kad sam se približio onom prije opisanom mjestu gdje sam opazio tog misterioznog čovjeka, vidio sam da je poklopac tog tanka, čiji krov čini taj plato, bio odšaraljfen i pomaknut na stranu.

Pomislio sam odmah „o Bože moj, pa taj je čovjek upao tamo unutra“. Ali tko je odšarafio taj poklopac bez mog znanja? Za to otvoriti i pritom odšarafiti tolike vijke treba utrošiti barem sat vremena?! Taj se poklopac nikad ne otvara. Možda je hitao u pet-šest godina za očistiti tank. Pohitao sam tamo i baterijskom lampom posvijetlio unutra (uzgred budi rečeno, mi strojari uvijek imamo sa sobom baterijsku lampu u džepu) i pretražio se ugledavši II. strojara, Španjolca, kako silazi niz stepenice u nadi da zahvati jedan veliki karton koji mi je valjda pao dolje. On nije ni pomislio da se u tom tanku nalazi teška nafta, zagrijava na 120 °C i da tamo nema kisika. Zavriskao sam mu da se začas vrati gore. Shvatio sam da je on htio zahvatiti taj sanduk koji je najmanje 4 metra ispod njega plivao na

površini nafte, ali sam i opazio kako je on već ošamućen i da uopće ne reagira na moje vikanje. Ipak, shvatio je da ne može dalje pa se počeo vraćati prema gore i u tom mu je momentu s noge ispala šlapa te je, kao neka budala, ponovno počeo silaziti da dohvati šlapu. Ja sam mu tada počeo još jače vikati da se vrati gore i nek pusti šlapu. I počeo se zaista vraćati, ali ne zbog moje vike, nego zato što više nije mogao disati. Jedva jedvice se držao za stepenice, vraćajući se prema gore. Očekivao sam da će se svakog časa stvorivati preda dolje onako opijen parama iz vruće nafte. Ne razmišljajući o opasnosti koja mi prijete, raširio sam noge i zaronio sam naglavce u tu usku ovalnu rupu (mi na brodu to zovemo *passo d'uomo* i standardne je mjere 30x40 cm) kroz koju jedva da se čovjek može uvući. U zadnji čas sam ulovio tu budalu za vratnik njegove košulje i pokušao ga dignuti prema gore. Ali on je već bio skoro u nesvijesti i nisam ga mogao više dizati, ma koliko god se mučio da se s lijevom rukom pokušavam izvuci iz tog pakla. Otvor je bio preuzak da se zajedno s njime vratim gore na zrak. Počelo je i meni nedostajati zraka, a i snage da ga držim samo s jednom rukom. Pokušao sam ga s lijevom rukom zahvatiti ispod pazuha, ali nisam uspijevao. U tom sam ga trenutku držao objema rukama za košulju viseći pritom na raširenim nogama i u strahu da mu se košulja ne izvruče i da mi on ne padne dolje u vruću naftu u kojoj bi se začas skuhao. A malo je falilo da se i ja s njime ne sunovratim dolje i oboje bismo izgorjeli, zbog jedne budalaštine.

No, savjest mi nije dozvoljavala da ga svojevolumino pustim da padne dolje pa sam ga nastojao svima snagama još nekako zadržati, mada sam i ja već bio pri kraju svojih snaga, bez zraka i nemoćan. Još sam pomalo uspijevao razmišljati i upitao sam se koliko bih samo problema bio natovarilo na sebe da sam ga ispustio iz ruku? Tko bi mi vjerovao da ga nisam namjerno bacio unutra? Pa onda sve druge peripetije koje bi došle s time. Zasiurno bi rekli da sam ja bio u dosluhu s njime u vezi tog šverca cigareta. Kakav bi to skandal bio! Već sam s jedne strane vidio sebe u nekom dubokom zatvoru gdje ni sunce ne dopire, a s druge strane anđele kako lete ispod nas, smiju nam se i gledaju nas, a ne pomažu nam da se spasimo od sigurne smrti. Kako je ružno i očajno bilo gledati smrti u oči, u onom mraku gdje niti smrt ne bi znala koga dohvatiti. A ona je bila tu, pred nama i, iako smo joj gledali u oči, nismo je vidjeli.

Nismo mogli vidjeti kako nas lagano još više zasjela pljuje i oduzima nam posljednje snage ne bi li nas uspjela srušiti dolje u taj crni bezdan kako bi nas skuhala u toj vreloj i crnoj nafti. I u toj opijenosti su mi se pred očima pojavile moja kćerka Ondina i moja žena Marina koje su me hrabrile da izdržim još malo. Vidio sam ih kako plaču i zapomažu. A možda se sam Bog iznad nas sažalio jer sam u jednom momentu začuo viku iznad sebe i netko me počeo vući za noge. Potaknut prividenjima meni najdražih bića, zadnjim sam snagama još čvršće zahvatio mog nesuđenog dionika u zadnjim smrtnim uzdisajima, mada sam, iskreno, malo razumio što sam činio. I kad su ovi gore shvatili situaciju, uhvatili su i njega, tko za kosu, tko za košulju, dok nas nisu uspjeli izvući iz sigurne smrti. Objicima smo bez svijesti ležali tamo na platu. I ne znam koliko je vremena prošlo dok nas nisu izveli iz strojarne i po tim uspravnim stepenicama na svježiji zrak. Ne znam vrijeme koliko smo bili u nesvijesti, samo znam da sam ja prije njega oživio i progledao. Bio sam zabrinut za mog kolegu jer on je još dugo ležao u nesvijesti. A bili smo usred mora i pomoći nismo mogli imati niotkud. Čudio sam se svim tim ljudima oko sebe i pitao se što me ne puste spavati na miru. Nisam još bio svjestan što mi se to dogodilo, a nisam se ni usudio pitati. Rekli su mi kad sam počeo normalno disati da su me uveli u moju kabinu, u moj krevet. Kad sam odspavao neko vrijeme, pokušao sam malo razmišljati što se to dogodilo sa mnom. Nisam ni znao da je to već bio drugi dan. Pomalo sam se počeo prisjećati moje agonije i mog druga i pitao se zašto sam ga morao držati za košulju, kad sam ga mogao rukama izvući. Kakva li blesava

razmišljanja! A onda mi se pomalo počelo vraćati pamćenje. Srećom su me ostavili u kabini i pustili su me da slobodno razmišljam i polako se vratim u sadašnjost.

Kasnije mi je došao u posjet moj capo i uvjerio me da u stroju sve funkcionira kako treba i da on i III. strojar vrše moju gvardiju te da budem ovdje na miru. Rekao mi je da je II. strojar još u jako lošem stanju, da stalno povraća i muku muči. On je dobio duboko trovanje plinovima. Bio je više vremena od mene izvrgnut tom otrovu, ali su se nadali da će, jednom kad izbaciti sve te otrove iz sebe, doći k svijesti. Onda mi je capo ispričao kako se sve odvijalo jer, nakon što sam zagrijao naplavinu u tu rupetinu, nisam više vidio što se tamo vani oko mene dešava. Naime, njega, capa, došao je probuditi moj mazač-čistač i rekao mu da hitno dođe u stroj jer da su neki duhovi tamo i s nogama u zraku mašu i plaše sve oko sebe, a da mene ne može nigdje naći. Taj mazač-čistač je slučajno išao gledati temperature na glavama motora i vidio dvije raširene noge kako klepeću u zraku i preplašio se. Capo se skoro nasmijeshio na njegove vapaje, ali je ipak potrčao dolje. Pomislio je da ga ne bi tako uzrujan došao badava buditi. Kad je „prostudirao“ situaciju koja mu je predložena, odmah je nazvao na most za pomoć. Dotrčao je mornar iz gvardije i njih trojica su nas, onako u polusvijesti, uspjeli nekako izvući iz tog pakla. Kad sam drugi dan došao k sebi shvatio sam zašto je III. strojar htio ostati još duže u mojoj gvardiji. On je, naime, u svojoj gvardiji popustio vijek poklopca, ali očito nije uspio dovršiti što

je htio pa je nastojao ostati i dalje u mojoj gvardiji da neprimjetno dovrši svoj naum. On je nastojao za vijek poklopca špagom vezati karton cigareta, ali ga valjda nije dovoljno dobro zavezao pa mu je karton pao u naftu. Kad sam bio na brodu Mar del Plata, moji su kolege radili to isto švercajući liker i whiskey pa ih na taj način skrivali u dupla dna, ali ne od nafte ili goriva, već od vode ili balasta ispod santina (kaljuža) i poplavili bi sentine tako da je voda bila iznad tih poklopaca. Carina nije sumnjala da ispod vode može biti šverca. No, ovaj otvor je bio na čistom platu i svaka bi budala vidjela da je poklopac friški otvaran, a kamoli da to ne bi vidio carinar! Moj Španjolac nije valjda još bio dovoljno vješt u tome. Objasnio sam capu kako stvari stoje i svratio mu pažnju na te klanove na brodu jer je on bio novi i tek došao na brod. On je dobro znao kako se to radi jer se on time bavio, zajedno s mojim prijateljem iz Monfalcoea Guidom, kad su navigali za Rusiju i Rumunjsku gdje je taj posao cvao i bio jako unosan. Uspio sam uvjeriti capa da ja s time nemam nikakve veze. I vjerovao mi je. On nije „plovio u oblacima“. Dugo je on navigal po ovim starim „karampanama“. Nije imao brevet Pomorske škole pa je bio primoran, ako želi biti capo, ploviti na divljim kompanijama, ali zato i zaradivati više negoli bi zaradio kao II. strojar, što je maksimum koji bi mu talijanske vlasti dozvolile da je plorio pod njihovom zastavom.

Uglavnom, kad se sjetim tog događaja i danas, nakon 50 godina, još me uvijek hvata jeza i tijelom mi prođu žmrci jer sam bio na smrtni i nekim se čudom spasio. Teško je to zaboraviti. A ne vjerujem da mi nije od tog šoka ostala i koja posljedica. Možda u karakteru ili u ponašanju što ja vjerojatno ni ne opažam. I htio bih još naglasiti da mi nitko nije rekao ni hvala što sam tog čovjeka, a i sebe, spasio od sigurne smrti. Nije mi zahvalio ni onaj kojeg sam spasio, nego se je sa svojim kompanjonima, švercerima, distancirao od mene jer nisam htio s njima raditi te rabote i dapače, još su mi pravili i neke dišpete. Za mene je bilo važno da sam s capom bio u dobrim odnosima i da je on bio normalan čovjek, posebice nakon mnogih peripetija doživljenih s prijašnjim capom. Nepuna dva mjeseca nakon što sam se ja iskrcao, taj je brod „Dižgracija“ potonuo i odnio sa sobom 29 nevinih života. Iskrcao

„...Bili smo usred mora i pomoći nismo mogli imati niotkud...“

sam se svojevrijedno, protivno zahtjevima kompanije. Htio sam postaviti jedan novi ventil na unutrašnjoj strani boka broda za izlaz morske vode iz glavnog motora koji se razbio na putu do Venecije i kojeg smo, nasreću, uspjeli nekako cementirati i spriječiti time njegovo potonuće. Taj ventil, promjera 200 mm, kad je brod nakrcan nalazi se ispod nivoa površine mora i da se taj cement razbio, teško bi bilo išta više spasiti. Obećanje gazda je bilo da će brod za mjesec dana ići u dok i da će tada to promijeniti. Nisam se htio upustiti u taj rizik još jednog vijaja do Srednje Afrike pa sam otišao kući. Ta bio sam i previše dugo na tom brodu! Čak sam vario i vanjsku oplatu broda kad se pojavila rupa na njoj. Uzgređ budi rečeno, za vrijeme mog boravka na tom brodu zaredalo se 5 kapetana, svi redom prislino iskracavani zbog raznih stvari (šverca, krađe iz kase i drugih nepodobnosti). Poučeni mojom odlukom da se na silu iskracam, nedugo zatim su mojim stopama pošli Gverino Nikolić i Nivio Pinezic, I. i II. strojar (koje sam ja bio ukrcao), pa su tako i oni izvukli živu glavu.

Sudbina tog broda bila je već ranije zapečaćena dolaskom „našeg“ kapetana Vladimira Kutlea koji je imao zadatak da

taj brod nasuče ili da ga potopi, a sve po naređenju vlasnika broda. No, to mu nije pošlo za rukom u onom kratkom periodu što je proveo na brodu i opustošio njegovu kasu te rasprodao u Egiptu sve moguće što se na brodu dalo prodati. Njegov naum da potopi brod, što je pokušao više puta, nije se ostvario jedino zbog nekoliko revnih oficira na brodu koji su ga na vrijeme u tome spriječili. Naime, on se nama hvalio kako je i prije ovog broda uspio nasukati jedan brod iste kompanije u Elizabeth Bayu u Južnoj Africi zbog čega je kompanija dobila odštetu od osiguranja. Da je taj navod vjerodostojan, potvrdio nam je naš tadašnji inspektor Maissa, koji se tada „slučajno“ našao na tom brodu i prisustvovao dobro proračunatom nasukavanju gdje nasreću nitko nije poginuo, ali to znači da je i taj inspektor tu zaprljao ruke! Ovim se vidi koliko su osiguravajuća društva u to doba bila kompromitirana i/ili slijepe na sva tadašnja potapanja brodova. Bilo je to u isto vrijeme kad su potopljeni i ona dva norveška supertankera izgrađena u pulskom brodograđilištu, M/T „Berge Vanga“ i „Berge Istra“, za sudbinu čijih se posada nikada nije doznalo. Potonuće broda „Dižgracije“ moglo se predvidjeti radi

neodgovornosti vlasnika broda i konstantnog odgađanja radova koji su se pod hitno trebali napraviti. Za tu su neodgovornost gospoda Levingston i Calafatti odpravili 7 godina u zatvoru. Poznavao sam ih dobro, ali još sam bolje poznavao njihove jadne žrtve potopljene s tim brodom. Dan danas se sjećam njihovih lica, kako, nakon što sam se ja iskrcao, nevinu odlaze u sigurnu smrt i žalim da nisam mogao nešto poduzeti da ih spasim. Spasio sam barem Gverina Nikolića i Nivija Pinezica, koji su, mada ne tog dana, uvidjeli opasnost i pošli mojim stopama. Dok sam plovio, nažalost, mnogo je brodova potonulo, takoreći, pred mojim očima. Najveći i najmoderniji brod onog vremena, kontejner „Hamburg“ od 40.000 Brt, na svom je prvom putovanju, u Biskajskom Zaljevu, potonuo nedaleko od nas, a da nismo mogli u tom orkanu ništa poduzeti da nekoga spasimo jer se zbog vjetrova i ogromnih valova nismo mogli ni približiti. Samo smo mogli brojati nekoliko otrgnutih kontejnera, a brodu nije bilo ni traga. Naš se brod „Léman“, sa samo 3.000 Brt, uspio izvući jer manji brodovi bolje podnose velike valove s obzirom da idu gore-dolje, a ponekad i „zagnjuri“, pogotovo ako se radi o tankerima manjih veličina.

## SJEĆANJA

# M/B “Bratstvo”, 1974. godine

Život na brodu prije četrdeset i više godina nije bio ni sličan današnjem. Sve je bilo drukčije. Ugovor o ukrcanju je obično glasio na šest mjeseci, a boravak na brodu se znao odužiti na sedam, osam, devet, pa čak i više mjeseci. Nije bilo ni televizije ni kompjutera i nisi imao što tražiti u kabini. Ali je na skoro svakom brodu bila harmonika i/ili gitara. Pjesma, kartanje, šah i još neke druge igre, pa razgovori, priče i zafrkancije, bile su svakodnevnica. Duhovitost pojedinaca bila je cijenjena, a glas o takvima širio se morima. Na meti šale bio je svatko prvi puta ukrcan na brod. Znale su te šale biti ponekad i neprijatne, ali se vodilo računa dokud se može, jer vrijedilo je „da je more hladno“ i u tropima. Evo jedne takve priče.

Ukrcao se tako prvi puta na brod Mate za čistača u makini. Čim je stupio na brod nisi mogao, a ne vidjeti, da „je širi nego viši“. Kaže, da je bio izbacivač u nekom noćnom klubu. Mene je tako jednom u šali

obuhvatio preko ramena i prsa, pa stegnulo. Imao sam nakon toga osjećaj da sam se suzio sigurno deset centimetara, a trajalo je to danima. Ne pričam vam to bez veze, već da vidite o kakvom se čovjeku radi. Šalu je ovaj put osmislio upravitelj stroja (kapo makine) Koroman, rodom tu negdje, iz Istre. Mi gore čuli smo da se dolje nešto šuška. Kapo je sazvao sastanak „base force“, a i oficiri makine bili su uključeni. Trebalo je „ustanoviti“ potrošnju vode i struje na kraju mjeseca, a to će se odraziti na njihova mjesečna primanja. Izabrana su trojica, i to ne jednoglasno, za koje se tvrdilo da su dovoljno stručni za taj zadatak. Ustanovilo se da Mate ima potrošnju struje duplo veću od ostalih. Mate se čudio i nije mu bilo pravo, a kome i bi. Račun nije bio mali, a on šupljih džepova. Pita tako druge kako su oni prošli, pa vidi da su oni skoro lišo, a na pitanja zašto meni tako, svi su slijegali ramenima. Traje to tako danima i postaje pomalo napeto, jer što ako Mate dozna

istinu. Kao usput, netko mu dobaci da ode kod kapa. Jer jedino ti on može pomoći. Ode tako Mate da se požali, a kapo strogo na njega. A što si čekao da sada? Dobro, kaže pomirljivo. Ispitat ćemo mi to.

Ponovo sastanak. Ponovo izabrana trojica poštenih i stručnih. Ustanovili su da su žice od struje iz Matine kabine bile „povezane“ s bojljerom u zajedničkom kupatilu.

Riješeno, ali ono, ako Mate dozna bilo je i dalje prisutno.

Ponovo sastanak i to kod kapa u kabini. Svi su znali da je jedina točka sastanka Mate! Sastanak je bio za sve, kao i prethodna dva, s najavom da mogu doći i svi zainteresirani. Prošao sam hodnikom. Vidim u kapovoj kabini pun stol raznog pića i čaša, a na zidu na bijelom papiru ispisano flomasterom: DOBRO DOŠAO MATE.

Ma dalje možete predočiti sebi što slijedi. Vjerojatno kapo više nije živ, ali priča jest.

Morski



PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

# Vremeplov lošinjskog pomorstva (8)

## Prije 250 godina

**Gasparo Craglietto (1772. – 1838.)**

Rođen u Velom Lošnju 30. lipnja 1772, a umro u Veneciji 12. ožujka 1838. godine. Postao je kapetan s osamnaest godina, pa je svojim brodom prokrstarilo Sredozemlje i Crnim morem, a plovio je i Atlantikom. U dobi od 26 godina se oženio, iskrcao i nastanio u Veneciji. Tu je osnovao bogatu pinakoteku. Kad je nakon izgradnje nove crkve sv. Antuna Pustinjaka u Velom Lošnju 1774. trebalo istu opremiti svim potrebnim inventarom, istaknuo se velikim darivanjem.



Gasparo Craglietto

Godine 1807. kupio je pet višebojnih mramornih oltara iz ukinute crkve Santa Croce della Giudeca u Veneciji, ukrcao na brod i odnio u Veli Lošinj. Za te oltare darovao je oltarne pale. Osim ovih, iz svoje pinakoteke darovao je slike Bernarda Strozija: Sv. Franjo Asiški, iz Tizijanove škole Majku Božju Zalosnu, te posebno dragocjenu kulturnu sliku Bartolomea Vivarinija: Majka Božja s Isusom i svecima. Ova kulturna slika napravljena 1475. godine, ponesena je u svečanoj procesiji u Veneciji nakon pobjede Svete lige kod Lepanta 1571. godine. Dosad je više puta restaurirana i sačuvana.

Za oltar sv. Ivana Krstitelja darovao je prekrasni mramorni kip Bogorodice sv. Ruzarija G. Bonazze i još četrnaest slika Krizižnog puta Francesca Mussola. Portret Gaspara Craglietta napravio je Placido Fabris i danas se čuva u Bellunu, gdje ju je kopirao kap. Cesare Stefani, rodom iz Velog Lošinja i darovao župnoj crkvi sv. Antuna Pustinjaka te se nalazi danas u sakristiji iste.

## Prije 140 godina

**Otkriven spomenik podno župne crkve u Malom Lošnju**

Dana 13. rujna 1882. godine Lošinjanima su se sjetili svojih velikana - Stjepana Vidulića, Ivana Vidulića i dr. Bernarda Capponija, kojima su podigli spomen obilježje u podnožju zvonika župne crkve Rođenja Blažene Djevice Marije. Na vrhu je poprsje župnika i dekana Stjepana Vidulića, a ispod njega je tekst na talijanskom jeziku koji u hrvatskom prijevodu znači:

*Don Stjepanu Viduliću  
Umrlom 8. veljače 1836.  
Župniku, dekaneu, konzistorijalnom  
Savjetniku  
Profesoru nautike, inspektoru  
Dopisnom članu  
Akademije znanosti u Padovi i  
Njegovim dvama neumornim drugovima  
Opatu don Ivanu Viduliću i  
Doktoru Bernardu Capponiju, liječniku,  
Koji puni ljubavi spram ove zemlje  
Osnivaju besplatne škole  
Osnovne, gimnazije i pomorske  
Rječju i primjerom  
Poticajući na trgovinu i dugu plovidbu  
Istu procvatu povedoše.  
Ovaj spomenik postaviše župljani i daci  
Da bi potomcima sačuvali spomen njihovih  
Vrlina i krijeposti.*

Otkriće spomenika kojeg je nacrtao učitelj Alessandro Comandich, a izveli kipar i zidar Fucich uz pomoć Antonija Giuricicha, pohodili su mnogi Lošinjanima te su održani i prigodni govori gradonačelnika Nicolao Ivancicha, pokrajinskog kapetana Tiberija Sforze i liječnika povjesničara Mattea Nico-

lica. Ovaj potonji održao je veoma dirljiv govor koji je podsjetio mještane na neka-danjsne uspješne dane lošinjskog pomorstva koje sada kroz krizu jedrenjaka i brodogradilišta doživljava teške trenutke dok se očekuje da se ponovno nađu osobe koje će dati novi poticaj i poslovno uskrснуće.

## Prije 120 godina

**Dr.sc. Branko Kojić (1902. – 1992.)**

Branko Kojić, pravnik, znanstvenik, dugogodišnji upravitelj i znanstveni savjetnik Jadranskog instituta JAZU u Zagrebu, rođen je 23. rujna 1902. godine. Napisao je temeljne studije o razvitku turizma na Lošnju (Anali Jadranskog instituta, 1956), o lošinjskoj brodogradnji (Anali Jadranskog instituta, 1958) i o povijesti ribarstva na Lošnju (Jadranski zbornik, 1957).

U Otočkom ljetopis Cres-Lošinj br. 1, 1973, pisao je o nazadovanju lošinjskog turizma između dva svjetska rata. U br. 2, 1975, iste edicije objavljeno mu je priopćenje sa savjetovanja u povodu 115. obljetnice



MIHAEL DEŠANTIĆ

Škver u Nerezinama, uoči porinuća novogradnje m/b "Krško", 22. lipnja 1979. godine



djelovanja lošinjske Nautike "Pomorstvo Lošinja" koje je u broju 3, 1980, Otočkog ljetopisa prošireno pod naslovom "Pregled povijesti pomorstva na otoku Lošnju". Za broj 5 Otočkog ljetopisa napisao je zanimljiv prilog o turističkim vodičima kao izvorima za povijest lošinjskog hotelijerstva 1887.-1913.

Umro je u Zagrebu 16. listopada 1992. godine.

## Prije 80 godina

**Započelo s radom brodogradilište u Nerezinama kod uvala Biskupije**

Nakon što je zamrlo brodogradilište u mjesnoj luci Nerezina, obitelj Camali Koštantijević pokrenula je inicijativu i na prostoru između uvala Biskupija i Lučice podigla novi brodograditeljski pogon Cantiere Navale Camali S.A. Već je rat započeo kada je postavljena kobilica za jedan drveni motorni jedrenjak 27. kolovoza 1942. godine pod imenom "Giovanni/Eugenio C." za tvrtku "Fratelli Camali".

Nacionaliziran je još na navozu. Porinut je tek 2. svibnja 1949. godine pod imenom "Olib" te dodijeljen Jadranskoj slobodnoj plovidbi pod imenom "Nerezine". Godine 1952. dovršen je u Brodogradilištu "Lošinj" u Malom Lošnju i predan brodaru 22. listopada pod imenom "Susak". Duljina preko svega mu je bila 36,65 m, a širina 7,7 metara. Imao je 292 brt i 410 tona nosivosti. Motor Ansaldo od 220 kW davao mu je brzinu od 8 čvorova. Godine



Branimir Kojić

1962. ušao je u sastav Atlantske plovidbe iz Dubrovnika. Prodan je 1969. u Siriju gdje je završio u rezalistu Latakije 1986. godine.

Druga novogradnja porinuta uz prethodnu bio drveni motorni brod "Zora" ("Seka") za obitelj Zorović Ferdinandovi iz Nerezina od 60 tona nosivosti. Ovaj će brod postati čuven po svojem putovanju preko Atlantika 1954. godine o čemu su napisane dvije knjige. Brod je bio dug 15,7, a širok 4,5 metara. Pri putovanju preko oceana pukla je koljenčasta osovina motora te je brod nastavio jedriti još sto dana dok nije stigao na Floridu u SAD.

Poslije je tu bio pogon Brodogradilišta "Lošinj", pa samostalno brodogradilište Nerezine, koje preuzima "Lošinjska plovidba Turizam" i konačno, nakon ulaska u većinsko vlasništvo "Galboka" d.o.o., nastaje "Marina Nerezine" d.o.o.

U nerezinskom brodogradilištu je 1949. sagrađen i porinut m/b "Susak"





LUCIO JURJAKO

BAKARSKA REGATA

# Drugo mjesto na regati učilišta

Međunarodna regata pomorskih učilišta, 27. po redu, održana je 20. svibnja u Bakru nakon dvije godine pauze zbog pandemije uzrokovane koronavirusom. Na regati je sudjelovalo ukupno pet učilišta iz Slovenije, Srbije i Hrvatske. To su ekipe srednjih škola: GEPS Elektro in pomorska šola iz Pirana, Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju iz Beograda, Pomorska škola Bakar i Srednja škola Ambroza Haračića iz Malog Lošinja, a s njima je snage odmjerio i Pomorski fakultet iz Rijeke.



U drugom dijelu natjecanja naši učenici odmjerili su snage s učenicima iz Slovenije (GEPS) i pobijedili ih sa 17 sekundi razlike i plasirali se u finale natjecanja, u kojemu su se natjecali sa studentima Pomorskog fakulteta u Rijezi. Nekoliko učenika iz ekipe Pomorskog fakulteta iz Rijeke su bivši najtrofejniji veslači naše škole i bili su jedinstveno prejaki za našu sadašnju ekipu.

U konkurenciji srednjih škola, učenici naše škole su bili najbolji i tako osvojili drugo mjesto.

B. P.

Našu školu predstavljali su sljedeće veslačice i veslači: Paola Leona Jerman, Barbara Antonia Molaro, Robert Antolović, Frane Devčić, Lovro Kasteljan, Patrik Lutarević, Noa Vlašić, Luka Bonić, David Bono Jerman, David Kamalić, Fran Krstinić i Petar Šukara. Za našu ekipu kormilario je voditelj veslačke sekcije Ivan Komadina. S veslačima su u pratnji bili nastavnici Ivan Komadina i Tomica Komadina.

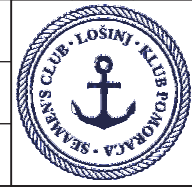
Ukupan poredak: 1. Pomorski fakultet u Rijezi, 2. Srednja škola Ambroza Haračića, 3. Pomorska škola Bakar, 4. Elektro in pomorska šola iz Pirana, 5. Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju iz Beograda.

IVAN KOMADINA

U Cresu i Malom Lošinjju je od 12. do 14. svibnja, u suorganizaciji Kluba pomoraca Lošinj, održan Međunarodni znanstveni skup "580. obljetnica Cresko-osorskog statuta". Opširnije pročitajte na stranicama 6. i 7.



AUTOR:	TALJANSKI SKLADATELJI IZ 19. STOLJEĆA ("NORMA")	DRŽAVNE BLAGAJNE	HRABRO, ODVAŽNO	REDATELJ VON TRIER	ALMA PRICA	UREĐAJ ZA PALJENJE MOTORA	ORGANIZATOR NATJECANJA NA SLICI	TALJANSKI KNJIZEVNIK ("RAVNOKOJNI SNI LJUDI")	DEBELO SOČNO NJEMAČKI KNJIZEVNIK, WILHELM	HRVATSKI PJEŠNIK, MILIVOJE ("NOĆMI AUTOBUS ILI NAREĐNI DIO ČJELINE")	STRUČNJAK ZA UŽGOJ I SELEKCIJU PASA	KUKAC KOJI NAPADA STOKU	SLAVNA TALJANSKA OPERNA PJEVAČICA	KONJSKI POVOĐAC (MN.)	TIP BARKE IZ NATJECANJA NA SLICI
NATJECANJE ODREĐNO U AKVATORIJU LOŠINJA NA SLICI										RAZULJA					
STARJULA HRVATSKA OPERNA PJEVAČICA															
INDUSKO-AMERIČKA REDATELJICA, MIRA					NAJVEĆI OTOK U ANTILIMA	UREĐAJ ZA SKENIRANJE									
AMERIČKA GLUMICA, MARGA ("MELROSE PLACE")							SKRĆAVANJE S BRODA (FR.)								
"EMITTER INDEX NUMBER"				VELOVI											
NORVEŠKA	AMERIČKA ZVJER	OSOBNE ILI PREDMETI OBOZAVANJA		IMPERATOR											
ZLATAN IBRAHIMOVIC		BILJKA ŠUMARICA, SASA	I JEDAN I DRUGI												
UNIFORME							SPRIJEČITI U NAMJERAMA								
ZIMSKI SPORT					MORSKI RAK, HLAP	OTOK U SIBENSKOM ARHIPELAGU							AMERIČKI DRAMATIKAR EDWARD		
DREVNA DRŽAVA NA TLU JUŽNOG IRANA					PRIRODA, KARAKTER (MN.)	GLUMICA LEONI									
LITU			STAVIJATI U STO												
LUKSEMBURG		PREKLOPLJENOST	"MARGIN OF SAFETY"												
PROIZVOD OPOPIŠANJA								PJEVAČICA KINDI							
GRAFIČKI ZNAKOVI ZA TONOVI					HRVATSKI SKLADATELJ, KRSTO	"AMPER"							IVAN ČUPIĆ		
STANOVNICI NAŠEG NAJVEĆEG POLUOTOKA									OSOVINE (LAT.)						





Brončana skulptura simboličnog naziva "Addio" postavljena je nadomak Anuncijate (Annunziata), zavjetne crkvice Navještenja Marijina, na mjestu gdje su Lošinjani pozdravljali svoje pomorce. U prošlosti su brodovi u vlasništvu Lošinjana ili na kojima je zapovijedao lošinjski kapetan, skretali s kursa i "vukli rotu" bliže obali da bi pozdravili svoje bližnje makar i signalom brodske sirene. Skulpturu su 15. rujna službeno otkrile autorica Zvonimira Obad i profesorica Pomorske škole u Malom Lošinju, Aldina Stuparich Burić. Kuriozitet su inicijali M.S. ispisani na facoliću, simbolizirajući Mariju Stuparić, suprugu čuvenog kapetana Aldebranda Petrine, koja je, navodno, u 32 godine bračnoga života, provela samo 13 mjeseci zajedno sa suprugom u njihovom lošinjskom domu. Skulptura je spomenik slavnj pomorskoj povijesti otoka Lošinja i podsjetnik na težak odvojeni život pomoraca i njihovih obitelji, koji su svojim radom, odricanjima, znanjem i trudom izgradili svoju budućnost na rodnom otoku.



## Addio [adìo] — zbogom

