



# POMORAC

KLUB POMORACA LOŠINJ - SEAMEN'S CLUB LOŠINJ

GODINA IX BROJ 9

Mali Lošinj

prosinac 2023.

# PRVE SPOMEN- PLOČE NA RIVI LOŠINJSKIH KAPETANA



STRANICE 4.-6.

NAŠI ISTRAŽIVAČI ARKTIČKIH KRAJEVA

STRANICE 18.-20.

ZLATNA KNJIGA  
LOŠINJSKOG POMORSTVA



STRANICE 8.-9.

SANACIJA HAVARIJE NA  
BRODU "KATARINA"



STRANICE 44.-47.



PODUPIRATELJI:



PORAT DVA j.d.o.o.  
Mali Lošinj



Knjigovodstveni servis  
**NIA d.o.o.**  
Mali Lošinj



**ZLATNA  
KNJIGA  
LOŠINJSKOG  
POMORSTVA**  
autora dr.  
Julijana Sokolića,  
dostupna je u  
prostoriji Kluba  
pomoraca Lošinj



## 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  
Branko RUKONIĆ  
Ivan KOMADINA  
Tomica KOMADINA  
Renato DUDIĆ  
Robert MARUŠIĆ

Grafička priprema i lektura:  
Bojan PURIĆ

Autor fotografije na naslovnici:  
Bojan PURIĆ

Autor fotografije na 2. stranici:  
Mihael DESANTI

Izvor fotografije na zadnjoj stranici:  
Franko NERETIĆ

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

Tisak:  
Og grafika d.o.o.,  
Trešnjevka 59, Jastrebarsko

List izlazi godišnje

IBAN:  
HR3223400091110463898

ISSN:  
1849-899X

## UVODNIK

# Godina pomorskih tema

Nakon 12 mjeseci, novi broj lista Pomorac na do sada najvećem broju stranica, sukladno tome može obilježiti 2023. godinu u kojoj imamo izuzetno mnogo događanja vezanih za pomorsku tematiku i nasljeđe. Nemojmo se zavaravati da su sva događanja "samo za turiste" koji su velik dio naše svakodnevnice na otocima. Najvažniji dio je za nas same i identitet otoka na kojem živimo, a dobar dio svega što se događa dopire i van otoka.

Kako će se čuti o pomorcima Kostrene, Rijeke, Mošćeničke Drage, Pelješca, Dubrovnika... njihovom značaju i nasljeđu, ako oni sami tu priču ne ispričaju? Tako i mi moramo cijeniti i prenositi svoje priče, i naći načina da im nađemo mjesto u našim životima. List Pomorac je jedan od dobrih načina za ispričati priču i zabilježiti je.

Riva lošinjskih kapetana tokom svoje povijesti, otkada su sagrađeni obalni zidovi između 1864. i 1869. godine, pod različitim upravama imala je različite nazive prepoznatljive državi toga doba: Riva Francesco Ferdinando, Riva 4 Novembre, Obala maršala Tita, da bi tek u Hrvatskoj dobila sadašnji naziv, koji je svojstven sredini u kojoj se nalazi.

U sklopu rekonstrukcije Rive lošinjskih kapetana projektant je zamislio postavljanje trajnih izložbenih spomen-ploča posvećenih lošinjskim kapetanima na kamene ormariće da bi se obogatila sama riva i istaknuo značaj pomorstva na otoku Lošinj. Nakon 17 godina otkad je svečano otvorena rekonstruirana riva, 21. ožujka 2006. godine, neumornom inicijativom Kluba pomoraca da ideja ne padne u zaborav, predstavljeno je prvih pet spomen-ploča lošinjskih kapetana, s nakanom da se kroz nekoliko godina postave na sve ormariće.

Moramo istaknuti i vrijednu inicijativu da se lošinjski krokant zaštititi kao autohtoni lokalni proizvod, u registru nematerijalne baštine. Lošinjski krokant je slastica za najsvečanije prigode kao simbol bogatstva i blagostanja, koja se pripremala u imućnijim obiteljima lošinjskih brodograditelja, pomoraca i trgovaca, još od doba lošinjskih jedrenjaka u 18. stoljeću. Ove godine mogli smo vidjeti na popriličnom broju svećanih događanja s pomorskom tematikom razbijanje krokanta sabljom, dio lošinjske povijesti i tradicije.

Klub pomoraca je sudjelovao u mnogim aktivnostima i ove godine, od organizacije i prezentacije knjige Julijana Sokolića, "Zlatne knjige lošinjskog pomorstva" u Malom Lošinj u Muzeju Apoksiomena i Rijeci na botelu "Marina" (ujedno i klupskog nakladničkog prvirjenca) do organizacije 11. regate pasara.

Klub je organizirao još i: predavanje, izložbu i prezentaciju knjige Miljenka Smokvine u suradnji s Mladom Stanićem pod pokroviteljstvom Lions-kluba Lovran "Hrvati na ledenom moru" u Cresu i Malom Lošinj po četiri dana u svakom gradu; predavanje Marijane Dlačić "Bratovštine Cresa i Lošinja za vrijeme mletačke vlasti"; predavanje Irene Dlake "Život žena lošinjskih pomoraca kroz vrijeme"; predavanje i predstavljanje knjige Granta Karcicha "Lošinj mariners shipbuilders and settlers in Americas".

Na blagdan svetog Nikole, nakon mise u crkvi sv. Nikole organiziran je tradicionalni domjenak u prostorijama vile Perla. Sva događanja koja su organizirana, ne bi bila moguća bez značajne suradnje udruga, ustanova, obrtnika i firmi, na otoku i izvan, što je znak velikog interesa, prepoznavanja i potpore našem radu i inicijativama, i na tome im zahvaljujemo.

Sretan vam Božić i nova, 2024. godina!

Mihael DESANTI

DUGOGODIŠNJA ŽELJA KLUBA POMORACA

# Postavljeno prvih pet ploča "Aleje kapetana"

"Nema ljepšeg načina da se predstavimo, *urbi et orbi*, s trajnom pomorskom povijesnom izložbom kako u zatvorenom prostoru, ali isto tako i otvorenom gradu u kojem svaki kamen, svako zdanje, svaka obitelj nosi spomen na tu bogatu i dragocjenu povijest kao trajno svjedočanstvo rada, pameti i volje, neprestane vjere u bolje sutra", istaknuo je Julijano Sokolić u svom pozdravnom obraćanju prilikom svečanosti otvaranja "Aleje kapetana" u Malom Lošnju.

Simboličnim "kalafatanjem" Franka Mavrovića, 9. studenog na Škveriću je predstavljena skulptura na lokalitetu nekadašnjeg "Primo squero". Skulptura nas vodi prema reljefnim pločama lošinskih kapetana. Postavljeno ih je za početak pet, iza kojih će uslijediti i ostale, sve dok se ne opreme svi kameni ormarići u sklopu projekta simbolično nazvanog "Aleja kapetana". U sklopu svečanosti okupljenima su se obratili dr.sc. Julijano Sokolić, akademski kipar Goran Štimac, predsjednik Kluba pomoraca Lošinj Lucio Jurjako i gradonačelnica Ana Kučić, uz nastup klappe "Čikat" i rasijecanje lošinskog krockanta sabljom.

Postavljanjem prvih pet tematskih reljefnih ploča na Rivi lošinskih kapetana,



Skulptura autora Gorana Štimca postavljena je na Škveriću

završena je prva faza projekta, koji je koncipiran na način da, kada bude finaliziran, obuhvati i obradi sve one ključne točke na području Malog Lošinja koje govore o pomorstvu našeg grada u raznim se-

gmentima: brodogradnja, lošinski kapetani i brodovlasnici, ribarstvo, sportsko jedrenje i sl.

Projekt "Aleja kapetana" sastoji se od 26 reljefnih ploča koje predstavljaju lošinske kapetane i brodovlasnike, koji su se istaknuli u prošlosti te svojim umijećem i smjelošću pronosili ime Lošinja diljem svijeta stvarajući pomorsku povijest otoka Lošinja. Grad Mali Lošinj prihvatio je inicijativu i uključio u veći koncept koji identificira i predstavlja otočku povijesnu pomorsku baštinu, do sad nedovoljno poznatu i predstavljenu. Zbog velike novčane vrijednosti projekta, odlučeno je da se ide u više faza i iskoristišta što više raznih izvora financiranja, poglavito fondove EU.

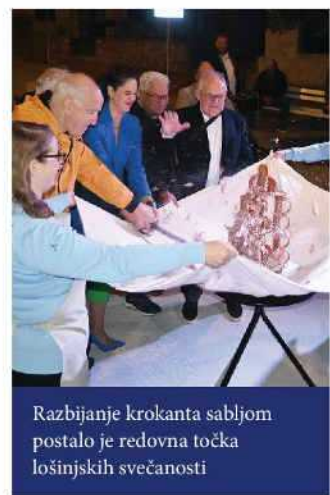
## U prvoj fazi 87,5 tisuća eura

Ukupna vrijednost prve faze projekta je 87.500 eura, a ona obuhvaća postavljanje pet tematskih reljefa lošinskih kapetana, skulpturu na lokalitetu "Primo squero" i izradu aplikacije za informiranje

i promociju, koja će se vremenom nadograđivati.

Sredstva su namaknuta uspješnom prijavom projekta Grada Malog Lošinja i Kluba pomoraca Lošinj na natječaj LAGUR-a "Vela vrata", u sklopu mjere 2.2. Očuvanje i valorizacija pomorske i ribarske baštine i očuvanje identiteta područja i tim putem je dodijeljena potpora u iznosu od 65.000 eura iz fondova Europske unije i Republike Hrvatske.

Nakon završenog postupka javne nabave odabran je prijedlog, akademskog kipara prof. art. Gorana Štimca rođenog u Rijeci. Na temelju idejnog rješenja i dostavljenih podloga firma "SCAM-Marine" d.o.o. iz Viškova napravila je nacrtu dokumentaciju, izradila je reljefne ploče i skulpturu, a zatim ih i ugradila. Isto tako odabrana je tvrtka "Culex XR studio" d.o.o.



Razbijanje krockanta sabljom postalo je redovna točka lošinskih svečanosti

iz Osijeka, za izradu AR ("augmented reality"), aplikacije proširene stvarnosti, koja će prezentirati kapetane na postavljenim reljefnim pločama i povijesne lokalitete vezane uz pomorstvo.

Goran Štimac poznat je lošinskoj javnosti još od lipnja 2010. godine, kada je održao izložbu slika u galeriji "Kula" u Velom Lošnju. Autor je više od pedeset samostalnih izložbi prezentirajući hrvatsku suvremenu likovnu umjetnost u zemlji i inozemstvu. Također, obnašao je dužnost dekana na Akademije primijenjenih umjetnosti Sveučilišta u Rijeci od 2004. do 2010. godine, a trenutno je na Akademiji predstojnik katedre za crtanje.

Mihael DESANTI



**Callisto Cosulich** (Mali Lošinj, 1847. – Trieste, 1918.), obiteljskog nadimka Grubeša, kapetan koji je u mlađim godinama vodio jedrenjake, a kasnije postao najuspješniji brodersko-brodograditeljski poduzetnik otoka Lošinja. Svoju izvanrednu vitalnost dokazao i velikim naraštajem, jer je s Marijom Car (Zar) imao 21 djetete, od kojih će ga u opsežnom poslovanju naslijediti sinovi Oscar, Antonio, Augusto, Guido, Giuseppe i Alberto.

Callisto je s bratom Augustom 1890. godine preselio iz Malog Lošinja u Trst gdje su mogli bolje i lakše voditi razgranate poslove svoje obitelji. Već 1901. godine imaju 15 parobroda, te su 1904. godine započeli redovitu teretno-putničku liniju za New York, a 1907. godine za Južnu Ameriku.

Ocjenjujući da je u austrijsko-ugarskoj carevini potrebno još jedno veliko suvremeno brodogradilište, Kozulčić su 1908. godine izgradili u Monfalconeu novo brodogradilište pod nazivom "Cantiere Navale Triestino". Iako su brodovi i brodogradilište u tijeku prvog svjetskog rata teško stradali, Kozulčić nisu posustali i započeli su novi razvojni ciklus, ovog puta pod talijanskom upravom. Među ostalim njihovo brodersko poduzeće "Cosulich - Società Triestina di Navigazione" sagradilo je 1927. godine najveći i najsuvremeniji motorni putnički brod na svijetu "Saturnia".



**Antonio Celestino Ivancich** (Mali Lošinj, 1813. – Rijeka, 1893.), kapetan i nastavnik pomorske škole, počeo je ploviti kao "mali od palube", usavršavao se kao samouk, te je 1854. godine položio ispit za kapetana duge plovidbe.

Za vrijeme austrijsko-francuskog rata 1859. godine, na putu iz Engleske za Rijeku, Francuzi su zarobili njegov brigantin "Eolo" na kojem je bio zapovjednik, i odveli ga u zarobljeništvo u Veneciju. Kad je stiglo naređenje da se brod prebaci u Francusku, na "Eolo" je ukrcao jedan francuski podoficir i pet mornara ratne mornarice, dok su od posade broda zadržani samo kapetan Ivancich, prvi časnik, dva mornara i "mali od kuhinje". Dok su plovili prema Francuskoj, u noći od 9. na 10. lipnja Jadran je zahvatila žestoka oluja. To je Ivancich sa svojim ljudima iskoristio da razoruža vojnike i podoficira, te preuzme brod i sretno s njim doplovi u Gruž kod Dubrovnika gdje je predao zarobljene Francuze.

Ujutro 14. kolovoza iste godine usidriila se pred Trstom austrijska ratna eskadrila na čelu s fregatom "Radetzky". Na "Eolo" se istoga dana popeo nadvojvoda Ferdinand Maksimilijan Habsburški, zapovjednik ratne mornarice, i ostalim visokim predstavnicima vlasti zapovjedniku Ivancichu predao počasnu crvenu zastavu – najveće austrijsko odlikovanje za pomorske zasluge.



Postavljanje skulpture





**Giovanni Antonio Tarabochia** (Mali Lošinj, 1804. – Mali Lošinj, 1881.), kapetan i brodovlasnik koji je 1870. godine na šest zajedničkih jedrenjaka od ukupno 4.370 tona nosivosti imao 101 karat te bio najjači brod na otoku Lošinj.

Naručio je u brodogradilištu Nikole Martinolića Kolonića najveći drveni jedrenjak na Mediteranu, navu "Imperatrice Elisabetta". Brod je bio dug preko svega 60,16, a širine 10,96 metara, te imao 1.629 bruto registarske tonaže i nosivost 2.500 tona.

Svečanom porinuću je 13. svibnja 1875. godine nazočio kralj i car austrougarski Franjo Josip I. budući da je brod nosio caričino ime. Njegov dolazak i kumstvo broda bila je iznimna čast za najpoznatijeg lošinskog brodograditelja Nikolu Martinolića.

S obzirom da u Europi za neke elemente takvog broda nije više bilo drva, morali su se isti obaviti iz Sjedinjenih Država Amerike. S brodom "Imperatrice Elisabetta" je Giovanni Antonio Tarabochia dosegno u ukupno pet jedrenjaka vrijednosti 71 karat skupno 5.490 tona nosivosti.

Brod je plovio deset godina, a onda izgorio u luci Eads u delti rijeke Mississippi, u Meksičkom zaljevu.

**Pietro Budinich** (Veli Lošini, 1745. – Port-au-Prince, 1782.), mladi kapetan i zapovjednik jedrenjaka "Santo Domenico", uputio se za račun mletačke firme "Treves" na put preko Atlantika u vrijeme američkog rata za nezavisnost. Nakon duge i opasne plovidbe te sukoba s engleskim gusarskim brodom, zarobljen i zatvoren na otoku Jamajci, koja je bila engleski posjed. Ovdje se pregovorima uspio osloboditi, vratiti brod i teret koji je povoljno trampio za dragocjenu kolonijalnu robu. Tu se oženio mladom Monicom Stephens i trijumfalno se vratio u Veneciju.

Novim i većim brodom "Cavalier Angelo" 1781. godine, kapetan Pietro Budinich ponovno prelazi Atlantik i trguje po srednjoameričkim otocima. Nagla smrt ga je zatekla 20. prosinca 1782. godine pri ukrcaju šećera u luci Port-au-Prince, na zapadu otoka Hispaniola, danas Republika Haiti. Njegov mladi brat, koji je na brodu bio ukrcajnik kao prvi časnik, kapetan Antonio Budinich, dovršio je ukrcaj tereta i preuzeo zapovjedništvo nad brodom te je sretno doplovio u Veneciju u veljači 1783. godine.

Bila su to prva trgovačka putovanja brodova velebrne flote Venecije preko oceana povjerene našim pomorcima koji su se dotad iskazali svojom pomorskom sposobnošću u ratu i miru.

**Aldebrando Petrina** (Veli Lošinj, 1842. – po moru, 1906.), zadnji veliki zapovjednik jedrenjaka na otoku Lošinj. Položio je ispit kapetana duge plovidbe s 24 godinje starosti, te preuzeo zapovjedništvo na jedrenjaku "Carità", koji je u nevremenu potonuo kod Cadiza, te se Petrina spasio plivanjem.

Nakon toga preuzima brod novogradnju iz Velog Lošinja "Esemplio" i plovi njime svim morima do 1896. kada je na privezištu u Pensacoli, na Floridi, doživio nepopravljivu havariju u nevremenu.

Slavne dane, ali i neočekivanu smrt na moru, dočeka je Aldebrando Petrina na čeličnom barku "Contessa IIIlda" kojeg je kao zapovjednik preuzeo 1902. godine. S njime je postizao brojne rekorde u brzini plovidbe, pa tako i na svojem posljednjem putovanju, kada je iz Trsta preko rta Dobre nade do Taltala u Čileu stigao za svega 94 dana. Bio je to, kako je tada naglasio stručni pomorski tisak, najkraće putovanje iz jadranskih luka do Čilea. Bio je brži i od poznatog engleskog klipera "Cutty Sark".

Kapetan Petrina umire po moru, kome je poklonio svoj život, u 64. godini života. U 32 godine braka živio je samo 13 mjeseci ukupno u krugu obitelji. Stoga je nedavno postavljen spomen kip "Addio" pri zavjetnoj crkvi na Čikatu, simbolu ljubavi i vjernosti, posvećen njegovoj ženi Mariji Stuparić.



Kratke biografije kapetana pripremio: Julijano Sokolić

MONOGRAFIJA O ZAVJETNOJ CRKVICI NA ČIKATU

## Izbjeći banalizaciju

Godinu, bogatu događajima s temom lošinske pomorsko-brodograditeljske baštine, zaokružilo je predstavljanje monografije "Ex voto Čikat - zavjetna baština lošinskih pomoraca", održana 11. prosinca u Gradskoj knjižnici i čitaonici u Malom Lošinj. Nakladnik knjige, pomalo neobične, ali sadržaju primjerene vodoravne orijentacije, lošinski je ogranak Matice hrvatske, a autorica je predsjednica ogranka, povjesničarka umjetnosti prof. Irena Dlaka. Monografija je otisnuta u tristo primjeraka, s tim da su među istim korica, usporedno, tekstovi na hrvatskom, engleskom i talijanskom jeziku, kako bi zahvaćen bio veći dio potencijalnih čitatelja.

Detaljno je obrađena povijest i sadašnjost crkvice na rtu Anuncijata, mjestu koje se doima kao ulaz u uvalu Čikat, a dopadljiv suvremeni izgled ovog mjesta prikriva njegovu povijest, bremenitu trenucima kušnji na kojima su se nalazile obitelji lošinskih pomoraca. S ovog su mjesta supruge, majke, sestre i djeca pomoraca dolazili posljednji put vidjeti svoje muževe, sinove, braću i očeve, kako na brodovima odlaze prema jugu Jadrana i potom na da-

leka mora, u neizvjesnost opasne plovidbe, na putovanja višestruko dugotrajnija od onih modernih pomoraca, o razlici u mogućnostima komunikacije s najbližima da i ne govorimo - sve to u nastojanju da poboljšaju materijalni status svojih obitelji.

Autorica monografije objedinila je povijest prve kapelice Navještenja Marijina izgrađene 1534. godine i gradnju novog, većeg zdanja 1858. godine, čime je raniji objekt postao sakristija novome. Crkvice je postala galerija zavjetnih slika brodova prikazanih u dramatičnim vremenskim neprilikama, autora od najvažnijeg slikara brodova druge polovice XIX. stoljeća Bazilija Ivankovića (1815.-1898.) do domaćih autora, čiji je najistaknutiji predstavnik Ivan Giannetto Stuparić (1922.-1997). U vihoru II. svjetskog rata, crkvice i njen inventar pretrpio je oštećenja; dio bombi savezničke avijacije namijenjen obližnjim njemačkim bunkerima pogodio je sakralni objekt, a nakon rata, u obnovi, ovo mjesto nije imalo prioritet, pa je dio slika odnesen, obično od stanovnika koji su odlučili otići s otoka iz ekonomskih i/ili političkih razloga. Dio slika ukraden je 1978. godine, a otada



Irena Dlaka, iza nje Aldina Burić

je inventar postupno obnovljen, u čemu je proteklih nekoliko godina veliku ulogu imala upravo Irena Dlaka, u suradnji s Aldinom Burić, Stuparićevom kćeri, koja je nastavila njegov marinstički slikarski rad.

I ona je sudjelovala u predstavljanju knjige, kao i župnik Malog Lošinja, Robert Zubović, te Lidija Kosmos, profesorica povijesti. Među porukama koje je autorica uputila okupljenima i čitateljima knjige, ističu se poziv da se izbjegne banalizacija Anuncijate (citirala je kroničara Francesca Pinellija koji je ovo mjesto opisao kao "zbirku pomorskih jada i nevolja") te poziv starijim iseljenicima u svijetu, da pomognu ući u trag ostalim slikama starog postava i njihovom povratku u crkvicu.

Bojan PURIĆ

SUDJELOVANJE OTOČANA U ČUVENOJ EKSPEDICIJI

## Hrvati na ledenom moru

Redovni vanjski suradnik Kluba pomoraca Lošinja, Miljenko Smokvina, po struči diplomirani ekonomist, pasionirani istraživač kvarnerske (pomorske) baštine, 24. svibnja je u vili "Perla" na Skveriću postavio izložbu, a potom održao predavanje o sudjelovanju hrvatskih pomoraca u austro-ugarskoj ekspediciji na Arktiku od 1872. do 1874. godine, u kojoj su, između ostalih,

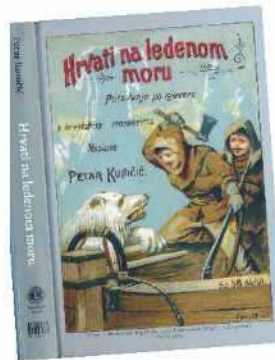
sudjelovali Petar Lužina (Lusina) iz Cresca i Antonio Katarinić (Cattarinich) iz Malog Lošinja.

Prema izvještajima Juliusa Payera, koji je s Karlom Weyprechtom vodio ekspediciju na brodu "Admiral Tegetthoff", 1893. godine u Zagrebu je Petar Kuničić objavio knjigu "Hrvati na ledenom moru", a ovom je prilikom lošinskog publici predstavljen pretisak te knjige, objavljen prije dvije godine u nakladi Lions-kluba iz Lovrana i riječkog izdavača "Ex Libris".

Izložba i predavanje ponovljeno je i u Cresu, 29. svibnja povodom otvaranja festivala "Creski kačić", Dana creske pomorske baštine i tradicije.

Opširnije o ekspediciji pročitajte u prilogu Miljenka Smokvine na 18., 19. i 20. stranici ovog broja "Pomoraca".

B. PURIĆ



Lucio Jurjako, Miljenko Smokvina, Boris Rukonić te Milorad Stanić iz Lions-kluba Lovran

"TO ŠTO ZNAMO JE KAPLJICA, TO ŠTO NE ZNAMO JE MORE"

# Zlatna knjiga lošinjskog pomorstva

Lucio Jurjako, Julijano Sokolić i Mihael Desanti na predstavljanju knjige u Malom Lošinj



Prva knjiga u nakladi Kluba pomoraca, "Zlatna knjiga lošinjskog pomorstva" autora dr. Julijana Sokolića, predstavljena je krajem prošle godine, najprije u Muzeju Apoksiomena u Malom Lošinj, a onda i u Rijeci, na botelu "Marina".

Donosimo izvod iz govora Julijana Sokolića na predstavljanju knjige u Malom Lošinj, 22. prosinca prošle godine:

"Malo je bilo vremena da se sve sakupi i posloži, ali mislim da ovaj prvi pokušaj može poslužiti mnogima da dobiju osnovne podatke i saznaju više o herojskom vremenu koje je nadahnulo ove stranice. Zato je sve pisano jednostavno i razumljivo. Dodani su i pojmovnik o nekim bitnim terminima, relativno opsežna bibliografija, te bilješka o autoru kojemu je ovo zaokruženo djelo. Prvi puta se pojavljuju i neke ilustracije koje je bilo moguće objaviti nakon uspješne restauracije umjetničkih slika ili nakon traženja po internetu koji je svakim danom bogatiji starijim povijesnim izvorima.

Volio bih da ova knjiga posluži učiteljima i kao udžbenik da popuni u mladim glavama znanje, potjera ideje i navru izazovi. Samo tako smoći će Lošinj sna-

ge da opet pokrene čudotvorne moći pameti, sloge i smionosti. Danas Lošinjani posjeduju samo jedan brod koji ne plovi već plut, a to je nekadašnji trajekt, a sada botel "Marina". Ni u svijetu nema velikih plovila nekadašnjih naših iseljenih otočana. Danas je lakše upravljati tuđim brodovima, ne ulaziti u velike rizike, bježati od velikih i naglih promjena koje se ne mogu predvidjeti.

A brodovi se stalno grade, i veliki i maleni, jer kako kaže stara izreka "navigare

necesse est, vivere non necesse" (Ploviti se mora, živjeti se ne mora), koju Plutarh pripisuje Pompeju, daje nam razmišljati zašto su toliki ljudi izlagali svoje živote da bi pomicali granice otkrivanja našeg planeta, izazivajući i tražeći nova mora i nove prilike.

Konačno, ova knjiga nam ukazuje da je plovidbama sve moguće, i da nema granica koje, ako nisu još dostignute, bit će to u skoroj budućnosti.

I ova knjiga pokazuje samo put kako se može istražujući mnogo toga saznati i da su svi putevi budućim istraživačima pomorske povijesti otvoreni.

Nisam slučajno za kraj knjige izabrao jednu izreku engleskog znanstvenika Isaaca Newtona: "To što znamo je kapljica, to što ne znamo je more". Ova knjiga je sazdana od brojnih kapljica koje sve skupa čine jednu veliku koja nije more. Ova bi knjiga samo proširenjem pojedinih poglavlja dobrano narasla, a onda ne bi bila uporabljiva za svakoga i to sam htio izbjeći. Želim da ova knjiga bude svima razumljiva i priručna, u kojoj će naći odgovore na mnoga bitna pitanja. Zato je naše pomorstvo sazdan od nepreglednih arhiva, enciklopedija, leksikona, godišnjaka, almanaha, ljetopisa... Od priča, uspomena, anegdota, molitvi i zavjeta, časopisa, zapisa, peljara, dnevnika, rječnika i slika svega toga. Ta i takva povijest nema kraja, i možemo je otkrivati dio po dio, kaplju po kaplju."



U Rijeci, na brodu "Marina"

PRENOSIMO OSVRT IZ "NOVOG LISTA", PIŠE BRANKO ŠULJIĆ

## Neiscrpno vrelo lošinjske povijesti

Konačno sam priveo kraju čitanje jedne knjige! Dugo je trajalo, dugo mi je stajala na radnom stolu. Često mi se tako događa, čitanje se odužuje, ponekad i nepotrebno. Loša je navika i paralelno čitanje dvije, pa i tri knjige. U ranijim tekstovima tu sam knjigu već spominjao, nazočio njezinoj riječkoj promociji. Autor je Julijano Sokolić, a naslov "Zlatna knjiga lošinjskog pomorstva". Naziv jasno iskazuje njezinu tematiku. Jedan od niza naslova izuzetno plodnog lošinjskog autora. Naprosto mi je neshvatljivo odakle stalno izvlači teme i građu za njih. Kada se čini da je sve iscrpio, da će malo odmori, on se javlja s novim naslovom. Svojedobno mi je govorio da ima još puno tema za istražiti i napisati, da ih mora sačuvati od zaborava. Bogata lošinjska povijest neiscrpno je vrelo njegova stvaralaštva. Još se žalio, govorio da nema nikoga tko bi mu se pridružio, danas-sutra nastavio njegov rad. Kao da je jedini koji se susreće sa sličnim problemima...

"Zlatna knjiga" objavljena je krajem prošle godine, i to dvojezično – na hrvatskom i engleskom u istom izdanju. Objavljena je "na spomen nebrojenim neimarima lošinjskog pomorstva koji su svoji radom, znanjem i smionošću preplavili sva mora i prenijeli slavu rodnog otoka diljem svijeta". Pa u uvodu autor nastavlja: "Do danas je poznato što su sve uspjeli, kada i kako dostigli i postigli, ali ostaje još mnogo toga za istražiti u dokumentima koji su sačuvani, a ima i dijelova povijesti koja nikad neće biti poznata u cijelosti. Međutim, već ovo što znamo dovoljno je za jednu zlatnu spomen-knjigu u kojoj će biti prikazani događaji i osobe koji su bili sudionici te vječne i čuvene borbe čovjeka s morem i života prilagodnog njegovoj prirodi, snazi i čudima. Zato je svaki dijelac te povijesti nauk i tajna življenja i opstojnosti."

### Istaknuti lošinjski pomorci

Nakon standardnih uvodnih tekstova knjiga počinje "Kronologijom o tome kako je Lošinj postao čuven u svijetu pomorskog privredivanja", što je naslov prvog od pet poglavlja knjige. Ostalima su naslovi: "Pomorci i osobe koje pamti novija povi-

jest pomorstva lošinjskog otoka", "Razno – Mozaik raznolikih aktivnosti u povijesti pomorstva Lošinja", "Ostalo – Proizšlo iz pomorske aktivnosti lošinjskog pomorstva" te "Dodaci – Pojmovnik". U svakome od tih poglavlja više je podnaslova i oni preciznije uvode u dio teksta što slijedi. Svaki je maksimalno sadržajan, s mnoštvom podataka, imena ljudi i brodova, te brojki koje oslikavaju lošinjsku pomorsku aktivnost. A dobro mi je znana pedantnost Julijana Sokolića, koliko je uporan i strpljiv u traženju podataka, pa nema sumnje da su točni i pozadani. Mogli bi poslužiti nekom drugom istraživaču hrvatske pomorske povijesti. I ne samo pomorske.

Posebnu vrijednost knjige čini poglavlje u kojemu su predstavljeni istaknuti lošinjski pomorci. Ponešto sam znao o nekima od njih, pročitao u ranije objavljenim tekstovima Julijana Sokolića. Sada su prvi put svi na jednom mjestu, uključujući i one o kojima dosad nije pisao. Potaknuli su ga drugi, čak i ljudi koji nisu od mora. Kako uvodno napominje, počelo je 2006. godine, prilikom velike rekonstrukcije malološinjske rive. Pa je nastala Riva lošinjskih kapetana, potom i Riva Priko. Pa je arhitekt predložio da se postavi trajni spomen na pomorske kapetane, na način da se na kameni pokrov priključnih ormarića za struju ukleše njihova imena. A tko će napraviti izbor ako ne Julijano Sokolić. I tako je počelo... Prvi popis kapetana i admirala otoka Lošinja objavio je u listu Pomorac, glasilu Kluba pomoraca iz Malog Lošinja. Sada su oni detaljno predstavljeni.

### Niska kapetana iz jedne obitelji

Julijano Sokolić grupirao je biografije pomoraca prema mjestu njihova rođenja ili podrijetla – Veli Lošinj, Mali Lošinj i Nerezine. Biografije su detaljne i iz njih otkrivamo mnoštvo široj javnosti nepoznatih pojedinosti o tim pomorcima i njihovim podvizima na moru. Nećemo ih ovdje nabrajati i prepričavati kada su i kako počeli plovidi, na kojem brodu, kada je svaki od njih postao zapovjednik, koliko je plovio... To bismo trebali objavljivati u nastavcima. Tko se odluči za čitanje knjige, saznat će, između ostaloga, da je prvi otočni kape-

tan duge plovidbe rođen u Velom Lošinj 1608. godine. Također, predstavljena je niska kapetana iz jedne velološinjske obitelji, pa kapetani koji su prvi s obala istočnog Jadrana oplovili zloglasni rt Horn i stigli u Čile, odnosno oko rta Dobre nade u tadašnji Bombay. Kapetan lošinjskog podrijetla rođen u Veneciji postao je egipatski admiral i paša. Malo tko zna za lošinjskog kapetana koji je razoružao posadu francuskog ratnog broda koja ih je prethodno zarobila. Nabranjanju nikad kraja, sve do čuvenog talijanskog admirala i velikog jedrilčara, jednog od najvećih svih vremena. A lista nije zaključena, ima na njoj puno slavni imena. Nisu samo kapetani ispisivali slavnu povijest lošinjskog pomorstva.

Pozabavio se Julijano Sokolić i brodograditeljskim obiteljima, pomorskim poslovanjem na otoku i izvan rodnog otoka, a predstavio je i Pomorsku školu u Malom Lošinj.

Mora se istaknuti i bogatstvo ilustracija. Fotografije, crteži... gdje je samo izvukao sve ono iz davnih vremena. Pohvaliti treba edukativne prikaze, kao što su "podjela jedrenjaka prema snasti" te detaljan prikaz opreme jedrenjaka "da nas podsjeti koliko je toga trebalo znati i s time upravljati po svim klimama i vremenu da bi se obavljao komercijalni promet, a sačuvao i održavao brod, ali i posadu". "Zlatnu knjigu lošinjskog pomorstva" izdavački potpisuje Klub pomoraca Lošinj kao privjenac kojim su uplovili u novu aktivnost, u izdavačke vode.

### Prvi doseljenici s kopna

Iz Uvoda knjige prepisujem nekoliko zanimljivih rečenica koje otkrivaju najstariji dio lošinjske povijesti. "Dosadašnja povijesna istraživanja doseljavanja prvih stalnih žitelja na južnom dijelu otoka Lošinja zbjeg je dvanaest hrvatskih obitelji s kopna na otok koji se nalazio pod vlašću grada Osora, a koji je dozvolio krajem 13. stoljeća naseljavanje novih otočana. To je bilo povezano s potrebom obrade zemljišta i paše sitne stoke, kojoj su došlijaci bili vični, a čime su pridonijeli s jedne strane obrani otoka od stranih ugroza, a s druge boljim osorskim prihodima", piše Julijano Sokolić.

# Otok pomoraca predstavljen otočnoj javnosti

Ovogodišnji festival lošinjskim jedrima oko svijeta - Lošinava - u prvoj polovici rujna bio je neobično bogat raznim programima tako da je iskoristio lijepo vrijeme, jer su se i gosti željeli što duže zadržati na Lošinju.

Ovdje ću govoriti o izdavačkom pothvatu koji se godinama iščekivao, a to je prijevod najbolje knjige o lošinjskom pomorstvu, o njegovoj povijesti i povratku na staze sjećanja. Tome je najviše doprinio Lošinjski muzej kada je odlučio dati prevesti s talijanskog jezika na hrvatski knjigu "L'isola marinara" autora Giovannija Gerolamija rodom iz Malog Lošinja, a doživotnim boravkom u Trstu.

Prevođenja se prihvatio Dubravko Balenović, rodom iz Zagreba, a doseljenog na otok Lošinj od svoje šeste godine, 1950. godine. Završio je studij geologije na Prirodoslovno-matematičkom fakultetu u Zagrebu. Od najranije mladosti se bavio ronilačkim sportovima na moru, a posebice podvodnim ribolovom, u čemu je bio veoma uspješan, kako u domaćoj tako i u međunarodnoj konkurenciji. Po okončanju sportske karijere bio je visoko pozicionirani djelatnik u Svjetskoj konfederaciji podvodnih aktivnosti te predsjednik Hrvatskog ronilačkog saveza. Autor je biografske knjige "Moje posljednje ronjenje" iz 2018. godine.

Godine 1990. izabran je za predsjednika Izvršnog vijeća općine Cres-Lošinj, te u doba Domovinskog rata za zapovjednika

Kriznog stožera. Do umirovljenja nalazi se u Zagrebu na dužnostima u Ministarstvu pomorstva, prometa i veza.

Od 2008. godine boravi na otoku Vele Srakane kod Lošinja, gdje prijevodi knjigu Alberta Fortisa "Saggio d'osservazioni sopra l'isola di Cherso ed Ossero" (Ogled zapažanja o otocima Cresu i Lošinju) iz 1771. godine, a tiskanu od strane Književnog kruga u Splitu 2014. godine, za koju biva nagrađen od Grada Cresa javnim priznanjem "Pro insula" 2015. godine. Nakon tog uspješnog djela preuzima za potrebe Lošinjskog muzeja prijevod veoma tražene knjige Gerolamija, koji je velikim trudom i snažnom voljom, ali i najviše ljubavi spram rodom mu otoku Lošinju, počeo 1940. godine prikupljati podatke i priče o iznimnoj epopeji lošinjskog brodarstva i brodogradnje, te velikom pažnjom, ali i podrškom iseljenih otočana, doveo do kraja 1951. godine kada je knjiga "L'isola marinara" tiskana u Udinama. Nakon dugih godina knjiga je postala raritet te se pokazala potreba kako njenog pretiska, tako i prijevoda na hrvatski jezik pod naslovom "Otok pomoraca".

Pretisak prvog izdanja knjige "L'isola marinara" nastao je poticaj Zajednice Talijana Malog Lošinja i njene predsjednice Anne Marije Saganić, a uz financijski doprinos Ministarstva vanjskih poslova Italije, Talijanske unije Rijeka i Narodnog sveučilišta u Trstu. Predstavljanje ovog izdanja održano je u vili Perla, sjedištu Ta-



Zrinka Ettinger Starčić, Dubravko Balenović i Marijana Dlačić

lijanske zajednice u Malom Lošinju dana 26. srpnja 2023. godine. O knjizi su govorili novi predsjednik Zajednice Sanjin Zoretić, dugogodišnja predsjednica Zajednice i inicijatorica pretiska Anna Maria Saganić, povjesničar Julijano Sokolić te profesorica Rita Cramer Giovannini, koja se posebno osvrnula na život i djelo autora knjige Giovannija Gerolamija, kojeg je detaljno istražila, a svoje podatke dodala u pretisak pod naslovom "Giovanni Matteo Gerolamini - Gerolami (1892-1972)" tako da je pretisak tiskan na 479 stranica, dok je original imao 473 stranice.

Hrvatski prijevod Gerolamijeve knjige "Otok pomoraca" ima 419 stranica i na prednjim koricama nalazi se slika jedrenjaka u nevremenu, djelo Dubravka Balenovića. Uvodnu riječ u ovo izdanje napisao je Julijano Sokolić, a članica uredništva Marijana Dlačić je uputila čitatelju zapis "Kako čitati Gerolamija".

Ukratko ću navesti sadržaj, kako bi čitatelje naveo da nabave knjigu koju bi svaki ljubitelj otočne povijesti trebao imati u svojoj biblioteci i postupno je prelistavati, pod pretpostavkom da voli Lošinj i da ga zanima kako je Mali Lošinj postao najmnogoljudnije naselje na hrvatskim otocima.

Prvi i najopširniji dio knjige je povijesna podjela na devet dijelova. U prvom dijelu se govori o dva naselja, tu je opis otoka i pregled povijesti Osora do 1409. godine. Drugi dio piše o napretku otoka kroz razvitak pomorstva te o raznim javnim ustanovama. U trećem dijelu su prikazane slobodarske težnje dvaju Lošinja i odvajanje od Osora. Novi obzori u četvrtom dijelu prikazuju uspješno osamostaljenje do svoje općine. U petom dijelu koji ukazuje na izazove i nevolje početak je života pod Habsburgovcima. Šesti dio nam govori o uzlaznoj putanji otoka kroz brodarstvo i brodogradnju, te u sedmom dijelu tumači kako se živjelo na ondašnjim brodovima.

Osmi dio zauzima silaznu putanju kad nestaju jedrenjaci, a stižu parobrodi. Lošinj ostaje na periferiji gospodarskih događanja, sve se seli u veće gradove. Dolazi novi naraštaj, ostaju sjeta i uspomene.

Drugi dio knjige pun je bilješki, sačuvanih dokumenata, kako su se stvari odvijale. Ima ih dvadesetpet, koje nas podsjećaju kako je dobar običaj registrirati neke dokumente u knjigama da se ne zagube u općinskim aktima. Tako je nestala arhiva povijesnih dokumenata Malog Lošinja, dok je ona Velog Lošinja sačuvana.

Treći dio knjige je posebno važan, pun je podataka koje je mogao samo Gerolami sakupiti, i po kojima imamo cjelovitu i istinitu priču o brodarstvu i brodogradnji Lošinja u devetnaestom stoljeću.

Onda dolazi sažetak knjige na hrvatskom i engleskom, šteta da nije na još kojem jeziku. Na kraju Julijano Sokolić piše kratku biografiju o autoru knjige, te knjiga završava s Bilješkom o prevoditelju.

U talijanskom originalu nema nikakve bilješke o autoru. Moje su bilješke nastale uz pomoć njegovog nećaka Giannija Gerolamija s kojim sam se sastao u Trstu 2011. godine, a onda sam napisao kratku biografiju u "Otočkom vjesniku" od kolovoza iste godine.

Knjiga "Otok pomoraca" sadrži 13 ilustracija: četiri fotografije i devet umjetničkih slika Aldine Stuparich Burić.

Predstavljanje hrvatskog izdanja Gerolamijeve knjige održano je u tijeku "Lošinave" 15. rujna u palači "Fritzi". O knjizi su govorili Zrinka Ettinger Starčić, direktorica Lošinjskog muzeja, Marijana Dlačić te Dubravko Balenović, dok je izlaganje Julijana Sokolića, koji nije mogao prisustvovati, pročitano.

Objekcije su na raspolaganju po cijeni od 30 eura, prva u vili "Perla", a druga u Lošinjskom muzeju.

Julijano SOKOLIĆ

ŽIVOT ŽENA POMORACA KROZ POVIJEST

# Pomorci priredili druženje povodom sv. Nikole

Svetog Nikolu povezuju s pomorcima, otud i praksa proslave tog blagdana, 6. prosinca, u krugu ljudi povezanih s morem. Crkva sv. Nikole u Malom Lošinju, podignuta 1857. godine novcem udovice brodograditelja Siksta Katarić, a koja pročejem "gleda" na Ulicu lošinjskih brodograditelja, ove je godine uređena. Na sam blagdan, veliki je broj vjernika došao na misu, koju je vodio krčki biskup Ivica Petanjak, a pozdravne riječi okupljenima uputili su rektor ove crkve Mate Polonijo te Robert Zubović, župnik Malog Lošinja.

Nakon mise, u obilježjima vili "Perla", u kojoj je sjedište Zajednice Talijana Malog



Navalimo na lignje!

Lošinja, uslijedilo je druženje u organizaciji Kluba pomoraca, što je praksa koju je Klub uveo nedugo po utemeljenju, s tim da su osim članova udruge dobrodošli i svi drugi namjernici. Prema jednostavnoj formuli, uz sitne frigane ribe i lignje, krumpir-salatu, kruh, fritule i piće, a uz glazbenu podlogu harmonikaša Edvarda Flega, okupilo se mnogo građana, pa je u prizemlju "Perle" na trenutke bilo pretijesno za sve posjetitelje.

B. PURIĆ



Biskup Petanjak na ulazu u crkvu



BOJAN PURIĆ



Julijano Sokolić, Rita Cramer Giovannini i Anna Maria Saganić

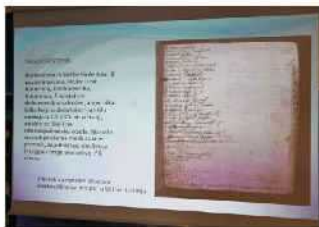
NA CRESU I LOŠINJU POSTOJALE SU BRATOVŠTINE POMORACA

## Pomoć u plaćanju pokopa, cehovska organizacija, uloga mjesnog odbora

U programu festivala pomorske i brodograditeljske baštine "Lošinjskim jedrima oko svijeta - Lošinava", 5. rujna je u Malom Lošinjju održano predavanje prof. Marijane Dlačić o bratovštinama na cresko-lošinjskom otočju, s osvrtom na bratovštine pomoraca.

U prizemlju zgrade Muzeja Apoksiomena, bilo je riječi o korijenima bratovština, kao organizacija koje su pokretane kao oblik blagajne uzajamne pomoći, što je posebno dolazilo do izražaja u podmirivanju troškova pokopa, zatim za priređivanje vjerskih obreda, ali i kao oblik cehovskih organizacija. S obzirom na naglašenu orijentaciju otočana pomorstvu, osnivanje su bratovštine pomoraca.

Predavačica je istaknula da je prva bratovština pomoraca na Lošinjju bila Bratovština sv. Josipa u Velom Lošinjju, iako je sličan sadržaj imala i ranija Bratovština sv. Nikole, ali po svemu sudeći nije bila isključivo za pomorce. U Malom Lošinjju je postojala Bratovština sv. Nikole, kao i u Cresu, a obje su bile utemeljene od pomo-



raca i njima namijenjene.

Pokazane su preslike nekih od dokumenata iz vremena bratovština, koji otkrivaju da su bratovštine obavljale i zadatke kakvima se danas bave mjesni odbori. Pozdravne riječi imali su predstavnici organizatora; Lucio Jurjako u ime Kluba pomoraca Lošinja i Dalibor Cvitković u ime Turističke zajednice Malog Lošinja.

Marijana Dlačić se istraživanjem povijesti bratovština na Cresu i Lošinjju bavi već godinama te je priredila izložbe o ovoj temi u Lošinjskom, potom i u Creskom muzeju.

**B. PURIĆ**

ŽIVOT ŽENA POMORACA KROZ PUVIJEST

## Pogled s druge strane

U festivalu "Lošinjskim jedrima oko svijeta - Lošinava", predavanje je 12. rujna u Muzeju Apoksiomena u Malom Lošinjju održala povjesničarka umjetnosti prof. Irena Dlak.

Tema je bio život žena lošinjskih pomoraca kroz povijest, pri čemu je na samom početku predavačica posegnula daleko u prošlost, opisujući razdoblje Liburna, a potom prešla na mletačku upravu na ovom otočju, odnosno XVII. i XVIII. stoljeće i sve snažniju orijentaciju Lošinjana na pomorstvo i brodogradnju. Najprije u Velom, a potom u Malom Lošinjju, porastao je broj pomorskih kapetana, a onda i imućnih brodograditelja, a za dugih i neizvjesnih izostanaka muževa, domove su vidje žene, nerijetko ostajući udovice uslijed tragedija na brodovima - u tom je pogledu prof.



Dlak dala podatak iz XIX. stoljeća, o trajanju jedrenjaka približno 12-14 godina, pri čemu bi dva od tri broda potonula ili izgorjela, ponekad i sa svojim posadama. Istaknula je otvaranje škole i za dječake i za djevojčice u Malom Lošinjju 1820. godine, kao doprinos jačanju uloge žene na otoku.

Opširnije o sadržaju predavanja možete pročitati na 38. i 39. stranici ovog broja "Pomorca".

**B. PURIĆ**

# Lovostaji su ribarska svakodnevnica

Uobičajena je to priča, traje godinama, a hrvatskim ribarima nije previše draga. Kako bi i mogla biti. Na razmeci dviju godina značajan dio njih na prisilnom je godišnjem odmoru. Neinformirani promatrač zacijelo će to popratiti dobronamjernim komentarom - neka se ljudi odmaraju, zimsko je vrijeme, slabo se lovi, pa je bolje da su kod kuće, u toplom, nego da dane i noći provode na moru, na hladnoći i ružnom vremenu. Pa će se još sa skromnim ulovom vratiti u luku. Također, blagdanski su dani, uistinu rijetki tada odlaze na more. Sve skupa, neupućeni čovjek mogao bi pomisliti da je to dobro. A nije nikako, budući da taj prisilni odmor predugo traje, gotovo dva mjeseca.

Prisilni odmor u stvarnosti je lovostaj za malu plavu ribu, zabrana rada okružujućom mrežom plivarićom - srdelom. Mrežom što je prvenstveno namijenjena za lov srdele, inčuna i papaline, te ostalih vrsta pelagijske ribe koja spada u tu kategoriju. Zakonski propisi taj lovostaj drugačije definiraju, dok ga ribari, pa i potrošači, svrstavaju pod zajednički nazivnik. I sve je jasno! Nikakva dodatna objašnjenja nisu potrebna. Ribari ne rade, tržište je bez male plave ribe, najtraženijeg artikla u našim ribarnicama. Najtraženijeg, jer je cijenom mala plava riba naj dostupnija većini potrošača.

Lovostaj počinje na Badnjak, 24. prosinca i traje do 15. veljače. Za ribare predugo, a i za mnoge potrošače. Razdoblje od 24. prosinca do 16. siječnja zakonski je definirano kao "razdoblje redovite zabrane ribolova plivarićom srdelom". Od 17. siječnja do 15. veljače vrijeme je privremene obustave ribolova. Malo previše komplicirano za ono što se može izreći u jednoj riječi. Još bi se moglo dodati da je razdoblje od 16. do kraja veljače vrijeme svojevrsnog "polulovostaja". U njemu svaki brod što radi s mrežom plivarićom srdelom smije ostvariti najviše sedam ribolovnih dana. Također, u tom razdoblju ukupan ulov ne smije im biti veći od 30 tona po brodu, bez obzira na vrste lovine. Za one kojima je najvažnije da mogu kupiti svježe srdele i inčune sasvim nevažno!

I taman kad počne normalizacija tržišta s boljim proljetnim ulovima, dolazi još jedan lovostaj, opet za malu plavu ribu, odnosno za rad s mrežom plivarićom - sr-



delarom. On traje čitav svibanj. Za mnoge ljude s naše obale i otoka to je nadasve važno i nepovoljno, jer stara je izreka da je "majkska srdele najbolja za soljenje". A, kako je soliti kada se tada ne lovi, kako doći do nje. Nema druge, priča mi prijatelj, nego soliti kada je ima. Dobra je i lipanjska, kaže da se osobno uvjerio. Spoznao je, također, da za konzumaciju nema razlike. Vanjska temperatura u lipnju je viša, posoljena riba brže sazrijeva, pa se praktički počinje konzumirati u isto vrijeme kao da je posoljena u svibnju.

Lovostaji za malu plavu ribu u javnosti imaju najveći odjek, drastično se odražavaju na tržištu, ali oni za hrvatske ribare nisu jedini. Svojevrsni lovostaj imaju i brodovi što rade s pridnenom povlačnom mrežom - kočom. Samo, za razliku od male plave ribe, čiji lovostaj obuhvaća čitavo ribolovno more, za kočarenje je zabranjen samo jedan njegov dio. On je, međutim, velik i moglo bi se reći da obuhvaća najvažnija kočarska lovišta. Pravilnik o prostornom i vremenskom ograničenju obavljanja gospodarskog ribolova na moru pridnenom povlačnom mrežom - kočom propisuje lovostaj u razdoblju od 15. rujna do 14. listopada. Lovostaj se primjenjuje u ribolovnim zonama C, D i E.

Zona C obuhvaća vanjski srednji Jadran, zona D vanjski južni Jadran, dok ribolovna zona E obuhvaća unutarnje more sjevernog Jadrana, od istočne obale Istre do dijela zadarskog otočja. Tek bolji poznavatelji mora i navigacije imaju predodžbu tog velikog akvatorija. Jasno, i ribari koji u njemu provode veći dio godine. U zoni C nalaze se najbogatija kočarska lovišta - Jabučka kotlina, te veliki akvatorij otoka Visa i Palagruže. U njoj uglavnom rade

veliki brodovi, a od manjih eventualno neki lokalni. Kroz čitavu godinu tamo je prisutna grupa kvarnerskih kočara, iz Rijeke, Krka, Raba, Matulja... U matičnim lukama njih je moguće vidjeti samo u dane lovostaja, ako nisu u škveru, te oko božićnih i novogodišnjih blagdana, kada stanovito vrijeme ne rade. Veći dio godine oni su na otvorenom moru, njihovi motori rijetko se gase, u nepogodniju kopnenu luku uplovljavaju svaka tri, četiri

dana radi iskrcaja ulova i osnovne opskrbe. Daleko su njihova lovišta, tamo gdje se kopno uopće ne vidi!

U tim zonama od zabrane kočarenja izuzeta dva manja područja. U ribolovnoj zoni E kočarenje je dozvoljeno u sjevernom dijelu podzone E1, a to je Riječki zaljev, te u podzoni E2, što je u stvarnosti Kvarnerski zaljev. Kočarski lovostaj manje se osjeti u našim ribarnicama, a znatno više u plasmu kočarske lovine na izvozno tržište.

Neki od kočara što rade u tim zonama ne miruju ni u vrijeme lovostaja. Imaju druga područja rada. Lovostajem su obuhvaćene tri ribolovne zone, u ostalima mogu povlačiti mrežu. Između ostalih, na raspolaganju im je čitav gospodarski pojas. U tom akvatoriju uglavnom rade talijanski brodovi, poneki od naših povremeno u njega zalaze, najčešće za lijepa vremena. Nastupom kočarskog lovostaja navike se mijenjaju. Barem za mjesec dana.

Dio ribara odlučuju se za nastavak rada i u razdoblju lovostaja, drugi odabiru mjesec dana mirovanja. Ljudi imaju različite računice. Onima koji se odluče za prestanak rada država isplaćuje naknadu za izgubljenu zaradu. Jasno, uz ispunjenje određenih uvjeta. Pravo na državnu potporu imaju ovlašteni povlastice za ribarsko plovilo i članovi njegove posade. Potpora je jednokratna i bespovratna, namijenjena za privremenu obustavu ribolovne aktivnosti. Isplaćuje se na temelju preporuke Opće komisije za ribarstvo Sredozemlja o višegodišnjem planu upravljanja za održivi pridneni ribolov u Jadranskom moru, te nacionalnog pravilnika na temelju kojeg je donesena odluka o lovostaju. Jedino su se ribari žalili da državnu isplatu moraju predugo čekati.

Vrijeme lovostaja, plivarićarskog i kočarskog, mnogi vlasnici brodova koriste za njihov redovni servis, "obavljanje škvera" u ribarskom žargonu. Samo, i tada imaju problema. Malo je brodogradilišta u nas što obavljaju te poslove, posebno na velikim brodovima. Većina bi htjela u isto vrijeme, a ne mogu doći na red, tim više što se unaprijed ne može predviđjeti obim posla. U tom čekanju nekima prođe čitav lovostaj, a da posao nisu obavili. Pojedini ribari odlučuju se za odlazak preko Jadrana, obavljanje škvera u nekom od talijanskih remontnih brodogradilišta.

Davno su lovostaji prestali biti novost i čuđenje za potrošače ribe. Saživjeli su se s njima, zanimaju ih samo krajnji datumi, početci i završetci. Mnogi su se brzo pomirili s činjenicom da u tom razdoblju neće konzumirati friške srdele i inčune. Drugi, na razne načine pokušavaju napraviti makar skromne zalihe, treći posiju za ribljim konzervama. Netko, opet onaj koji je slabo ili nikako upućen u stanje na tržištu ribom, upitao će: u čemu je problem? Ako nema plave ribe, u ribarnicama ima one druge, bijele, a ima i glavonožaca. Uostalom, vrijeme je od lignji!

Da ima, ali... Ta druga riba, a i ostali morski organizmi, imaju drugu cijenu. Sve to znatno je skuplje od srdele i inčuna. Nebrojeno puta govorili su mi prijatelji i poznanici: "Lijepo je što zastupaš ideju o potrebi većeg konzumiranja ribe, jer je ona zdrava i prirodna hrana. Znamo to i rado bismo je češće kupovali kada bi imala pristupačniju cijenu. Riba je skupa, ponekad i pretjerano skupa". Nemam argumenta da bih proturječio, posebno kada počnu na konkretnim primjerima uspoređivati cijene određenih vrsta riba i mesa kopnenih životinja u supermarketima. Uzalud sva objašnjenja o težini ribarskog posla, značajnim troškovima i cijeni što je treba uložiti u kilogram ulovljene ribe. Nije to baš ono, kako neki kažu: riba sama raste u moru, ribari je love, a ništa ne ulazu u to more. Kada krene takva rasprava nikada joj kraja.

Briga takve za cijenu goriva, a nije nimalo jeftino, za ulaganje u brod i njegovo održavanje, troškove alata i opreme. I plaće ribara. Njima se mora dati plaću i u vrijeme lovostaja. Dio toga troška, kao i gubitak zarade, država ribarima refundira.

**Branko ŠULJIĆ**

IZGRADIO SIKSTO KATARINIĆ NA NARUĐBU STJEPANA VIDULIĆA

# Dva stoljeća od izgradnje prvog jedrenjaka duge plovidbe u Malom Lošinju (1823.-2023.)

Francuzi predvođeni Napoleonom 1797. godine ušli su u Republiku Veneciju čime je ona izgubila svoju nezavisnost, a time su ostali bez države gospodarice nakon skoro 400 godina i naši otoci Cres i Lošinj. Time su bili zatečeni svi trgovački brodovi, jer zbog ratnih operacija na moru, nije se više moglo normalno i sa sigurnošću ploviti.

Prema podacima Vjekoslava Maštrovića godine 1803. Cres je imao 25, Veli Lošinj 33, a Mali Lošinj 154 broda, raznih vrsta i veličina jedrenjaka koji se nisu mogli slobodno kretati sjevernim Jadranom, već ih je trebalo negdje skloniti dok se stanje na moru ne smiri i normalizira. To je bio veoma dugi period, do 1815. godine kad je bečkim Kongresom određeno da naše krajeve preuzima definitivno austrijska carevina Habsburgovaca. U međuvremenu veliki dio nekadašnje trgovačke flote je propao, te je trebalo krenuti u neophodnu obnovu, a novaca nije bilo.

Da bi se potaklo brodovlasnike na obnovu flote, malološinjčki župnik Stjepan Vidulić, najmlađi od trojice lošinjčkih pionira pomorstva, naručuje 1823. godine, u ime svoje obitelji, kod brodogradilišta Siksta Katarinića u Malom Lošinju brod od 330 tona nosivosti (270 brt) s kojim će se krenuti put Gibraltarskih vrata, na svjetska mora gdje su vladale visoke vozarine i još se nisu namnožili parobrodi.

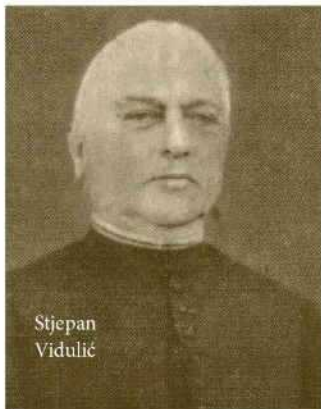
Najbolje je povodom ovog veličanstvenog događaja u lošinjskoj pomorskoj povijesti prepustiti riječ Giovanniju Gerolamiju kad u svojoj knjizi "Otok pomoraca" piše: "Nažalost, nedostaju bilo kakve pojedinosti oko izgradnje tog jedrenjaka. Znamo samo da je iduće godine porinut u more s počasnim imenom "Primo Lussignano" (Prvi Lošinjanin). Lako si je zamisliti izraze ponosa s kojim je mjesto prisustvovalo događaju. Ali kakva bi tek bila radost da su naši pretci mogli prelistati knjigu sudbine i naći ime tog broda zapisano sa zlatnim slovima na prvoj stranici, kao praoca dugog niza jedrenjaka koji su s prosjekom od



"Primo Lussignano" na slici Aldine Stuparich Burić

pet na godinu u razdoblju od tri četvrtine stoljeća silazili u more s navoza čak osam brodogradilišta, svih na otokul!"

Ovaj prvi brod duge plovidbe izgrađen na Lošinju možda nije bio neko remek-djelo drvene brodogradnje, ali je sigurno bio i na ponos brodograditeljima jer je svojom kvalitetom izdržao u plovidbi trideset i dvije godine, do demoliranja 1856. godine.



Stjepan Vidulić

Zanimljivo je ovdje navesti da je Lloyd's Register, kao najstariji zavod za klasifikaciju brodova osnovan 1760. godine, međutim tek je godine 1824. isti propisao detaljnije mjere tehničkog uređivanja brodske novogradnje. Carevina Austrija, iako mlada pomorska zemlja, već 1858. godine osniva svoj registar Veritas, kao treći nakon Lloyd'sa i francuskog Bureau Veritasa, utemeljenog 1828. godine. Austrijski Veritas je obavljao klasifikaciju drvenih brodova za pet vrsta plovidbe:

- (1) Unutarnja plovidba kanalima i rijekama,
- (2) Mala obalna plovidba,
- (3) Velika obalna plovidba,
- (4) Plovidba Atlantikom i
- (5) Duga plovidba.

Ova potonja obuhvaća brodove koji imaju barem 250 registarskih tona. U tu plovidbu uvrštava se brod koji može oploviti rt Horn, najjužniji rt južne Amerike, i rt Dobre nade, najjužniji rt Afrike.

Julijano SOKOLIĆ

POGODNO MJESTO ZA SIDRENJE

# Uvala Malog Lošinja

Kada uplovljavamo u duboko uvučenu uvalu uz koju se uzdiže naš Mali Lošinj, divimo se toj ljepoti i malo tko može ostati ravnodušan na taj spoj plavetnila i zelenila, spoj mira i spokoja... ili se dobroano izivciramo kako beskrajno dugo katamaranom plovimo, tempom prosječnog plivača, prema krajnjem odredištu. Nikako da se dočepamo te rive ili luke! E sad, lagana plovidba do cilja može predstavljati još jedan problem, jer kad vas netko pita kako se zove ta luka, zasigurno neće biti lako dati točan, posve točan odgovor. Zaista, kako se zove naša luka, malološinjaska vala? Uvala Malog Lošinja, Luka Mali Lošinj? Netko malo upućeniji možda će reći nešto kao Augusta, Augustova vala, Uvala Augusta ili ako se radi o sugovorniku talijanskog govornog područja možda Val d'Augusto ili Valle di Augusto.

Možda je ovo pravi trenutak da se pokuša dati jedan kratki povijesni presjek naziva naše uvale. Za to se trebamo vratiti duboko u prošlost, točnije u 34. godinu pr. Krista, u vrijeme pranećaka Julija Cezara (100. pr. Krista - 44.), mladog Oktavijana, budućeg svemoćnog imperatora Augusta Oktavijana (63. pr. Krista - 14.). Legenda kaže da je rimska ratna flota ušla u pustu i nenastanenu, ali dobro od vjetrova zaštićenu uvalu, luku budućeg Malog Lošinja i prema predaji tu prezimila pod komandom samog Augusta. Ta epizoda odvijala se u sklopu rata protiv naroda Dalmata u Dalmaciji. Odmah upada u oči kako je malo vjerojatno da je sam August prezimio u Lošinju dok su se odvijali ključni događaji na kraju građanskih ratova u državi. U stvarnosti, flota je zaista prezimila u našoj vali, ali pod zapovjedništvom Oktavijanovog zeta admirala Marka Vipsanusa Agrippe (63.-12. pr. Kr.). Ubrzo nakon tog vremena, prema kasnijoj predaji, uvala je nazvana Val d'Augusto (Uvala Augusta). O ovim pohodima vijesti nam donosi rimski pisac Apijan (95. - 165.) u svome djelu o povijesti naroda na području Ilirika. Admiral Agrippa bio je tada već proslavljeni zapovjednik, ali i budući pobjednik najveće pomorske bitke antičkog svijeta, bitke kod Akcija 31. god. pr. Krista. Iz šturih opisa Apijana daje se zaključiti da je uvala bila nenastanena, što potvrđuju i današnja

saznanja o nepostojanju antičkih ostataka građevina unutar cijele vale.

Nakon Rimljana, u vrijeme Bizanta, stare hrvatske države, Venecije ili ugarsko-hrvatskog kraljevstva, cijeli otok se naziva jednostavno Osorski otok, prema otočkoj metropoli koja je značajan grad na plovidbenom putu između sjevernog i srednjeg Jadrana. Istovremeno, Susak, Unije i Ilovik su nastanjeni otoci. Ovi podaci vidljivi su iz mletačkih rukopisnih priručnika za pomorce, zvanih portulani ili peljari (portolani) koji su bili spoj kartografije, praktičnih savjeta za plovidbu i svojevrsnih putopisnih crtica. Jedan takav je portulan pisan u XII. st., a preuzet u XV. st. od poznatog venecijanskog autora Alvisea da Mostoa (1429.-1488.) i objavljen 1477., gdje se opisuje prilično dobro lošinjku uvalu koja se navodi kao pogodno mjesto za sidrenje zbog dubine mora i zaštićenosti od vjetrova. Interpretacija tog teksta navodi na zaključak da nema tragova nastanjenosti, kuća niti ruševina, jer bi one bile naznačene kao u slučaju Suska, Unija (Nia) ili Ilovika. Pisac uvalu imenuje Val d'Augusto, što je prvi pisani dokaz o nazivu. Portolan daje i dobar opis i drugih vanjskih uvala naglašavajući Cigala (Čikat) kao pogodnu za sidrenje, bez podvodnih opasnih stijena.

Drugi poznati Venecijanac, Alberto Fortis, pravim imenom Giovanni Battista Fortis (1741.-1803.), redovnik augustinskog reda, prosvjetitelj i putopisac, obišao je cresko-lošinjsko otočje. Njegovo putopisno djelo "Saggio d'osservazione sopra l'isola di Cherso ed Ossero" najtemeljitiji je putopis ovih otoka i neizostavno štivo za upoznavanje Cresa i Lošinja iz tog vremena. Sam Mali Lošinj opisuje kako su kuće, kojih ima oko 200, smještene oko luke nazvane od starine Val d'Augusto, jer je prema tradiciji rimski car ovdje zimovao sa svojom flotom.

Zanimljiva je etimologija naših ostalih uvala za koje još uvijek u cijelosti ne znamo ili samo nagađamo odakle potječu nazivi. Takav jedan primjer je i naziv uvale Valdardke. Od starine se u Lošinju prepričavalo kako ime potječe od lukova (archi) na napoleonskoj cesti, tada glavnoj prometnici koja se spušta prema moru i nastavlja

u smjeru Velog Lošinja. Znači Vala dei Archi, odnosno Valdardke na hrvatskom. Međutim, već površnim pregledom mletačkih spisa iz zrele faze Venecijanske države (XVII. - XVIII. st.) nalazimo da se već tada uvala zvala Baldardke. Znaajući dvoznačno venecijansko korištenje slova "b" i "v", Bald znači uvala, valle, što dokazuje da je naziv Valdardke stariji od Napoleona. Znači, uvala nije dobila ime po karakterističnim lukovima na uzdignutoj cesti, već je cesta sagrađena s tim lukovima, kako bi pratila ime uvale.

Baldardke ima još jednu povijesnu zabilježenu poveznicu sa Val d'Augusto. U venecijanskim arhivama pronađen je jedan zanimljivi dokument iz 1769. kojim generalni providur Mletačke Dalmacije u Zadru zaprima 27. veljače žalbu nasljednika Melchiora Petrine iz Velog Lošinja i Andree Tarabocchije iz Malog Lošinja koji pišu kako imaju zakup (koncesiju) na uvalama Baldardke odnosno Baldaugusta, ali da u njima bez naknade ribari tko stigne i time oštećuje njih kao zakupce. Vezano za početak teksta, samo zaključujemo kako je preobličavanjem venecijanskog talijanskog u književni jezik Baldaugusta postala Val d'Augusto ili službeno Valle di Augusto.

Postoji i drugačije tumačenje naziva Val d'Augusto. Ne spori se sačuvana legenda o zimovanju cara u našim vodama, ali se zaključuje kako ne postoji pisani trag o nazivu same uvale sve do sredine XIX. st., dakle vremenu nacionalnog određivanja stanovništva. S time povezano, neki autori smatraju da je imenovanje uvale po rimskom caru dodatno svrstavanje uz latinsku tradiciju u svrhu naglašavanja nacionalnoj pripadnosti. U vrijeme sve jačih nacionalnih konfrontacija otočana u XIX. st. to bi moglo imati uporišta, ako bi se zanemarilo postojanje gore navedenih zapisanih izvora. U tom trenu proleći mi misao kako je i uvaženi dr. Dinko Zorović u petom broju "Pomoraca" lamentirao o istoj temi, o nazivu naše vale. Bilo kako bilo, dok ste ovo pročitali, koliko god sporo plovite, upravo pristajete uz Velu rivu. Vrijeme je da se iskrcaite, jer je brod upravo vezan, a pasarella spuštena. Dobrodošli.

Klaudio MARTINOLIĆ



IZ ŠKOLOVANJA BUDUĆIH POMORACA

# Vježba napuštanja broda u uvali Čikat

Obrazovanje s elementima izobrazbe nautičara i brodstrojara, u skladu je s odredbama međunarodne konvencije STCW u čijem su nazivu ključne upravo tri riječi: "standards", "training", "certificating". Četvrta riječ, "watchkeeping", nije manje bitna, a odnosi se na preporuke za održavanje straže profiliranih pomorača-časnika, koji već plove na brodovima.

Ukratko, "Standards" se odnose na uvjete koje državne obrazovne institucije i privatna učilišta moraju ispunjavati s obzirom na kadrove, opremu i sadržaj te vremenski izvođenje propisane satnice koja čini udio izobrazbe unutar obrazovnog kurikula za zvanja pomorskog nautičara i tehničara za brodstrojstvo. "Training" se odnosi na primjenu teorijskih sadržaja u

praksi, kako unutar obrazovnih institucija, tako i na brodovima. "Training" podrazumijeva održavanje vježbi za razne pogibne situacije i opasne rizike na brodu. "Certificating" podrazumijeva izdavanje odgovarajućih certifikata, tzv. breveta svima koji su ispunili uvjete tijekom redovnog školovanja za svoja



pohadanja tečaja, a kojima dokazuju svoju osposobljenost, valjanost, uvjete obnavljanja certifikata, itd.



Dana 11. listopada uspješno je održan "training" naših učenika 3. i 4. razreda pomorskih usmjerenja dok su prvaši i učenici 2. razreda također bili nazočni i pri tome su mogli vidjeti što ih čeka u narednom periodu školovanja za svoja pomoračka zvanja.

Svi razredi pomorskih usmjerenja Srednje škole Ambroza Haračića sa svojim profesorima okupili su se na Velom mulu uvali Čikat. Po lijepom i toplom vremenu odrađene su demonstracije, a potom i vježbe u kojima su sudjelovali učenici i profesori. Kako je i propisano konvencijom i programom izobrazbe, prišlo se vježbi preživljavanja na moru i to redom: aktivirana je splav za spašavanje, korištena je osobna oprema za spašavanje tj. učenici su pravilno i

pod nadzorom profesora skakali u more s prslukom za spašavanje, učenici su zatim plutali i plivali s osobnom opremom za spašavanje, ukrcavali se u splav za spašavanje s osobnom opremom za spašavanje i prikazana je oprema splavi za spašavanje i svrha te način korištenja iste.

Nakon što su svi učenici odradili ove vježbe, prešlo se na demonstriranje i korištenje koluta za spašavanje i termozaštitnog odijela, od oblačenja do skakanja u more i plivanja do obale. Također, provježbano je oblačenje pojasa (braga) za slučaj spašavanja helikopterom ili za rad na visini.

Prikazani su elektronički i radio-uređaji za signaliziranje mjesta pogibelji i komunikaciju (SART, EPIRB i VHF) te je objašnjena njihova uloga i način korištenja za slučaj pogibelji.



Ova vježba je uvjet za dobivanje certifikata (breveta) tzv. D2: Temeljne sigurnosti na brodu, koji je neophodan za ishodovati pomorsku knjižicu (matrikulu) i ostvariti svoj prvi ukrcaj, odnosno kadeturu.

Zahvaljujući školskoj filmskoj skupini, ova vježba je slikovno i filmski dokumentirana.

Osim ove vježbe, proletoš je održana i ona na vatrogasnom poligonu, a ista je uvjet za stjecanje naprednog certifikata tzv. D-12: Upravljanje gašenjem požara na brodu.

Na kraju treba reći da škola uprkos problemima koje ima, a oni su prvenstveno kadrovske prirode, ipak uspijeva održati korak sa sve većim zahtjevima i propisima međunarodnog karaktera. Ovom prilikom se zahvaljujemo svim sadašnjim i budućim suradnicima koji uz nekolicinu redovnih profesora, doslovno, pomažu opstanku lošinjske Nautike.

Renato DUDIĆ

U SŠ AMBROZA HARAČIĆA

# Peta godišnjica Školskog muzeja pomorstva i pomorskog školstva



U sklopu obilježavanja Dana škole 2018. godine, na blagdan sv. Nikole u Srednjoj školi Ambroza Haračića u Malom Lošinj u svečano je otvoren Školski muzej pomorstva i pomorskog školstva.

Ove godine obilježili smo petu godišnjicu rada ponovnim aktiviranjem naših školskih vodiča i realizacijom njihovih ideje: izrade Haračićevog okvira i panoa o školskoj zgradi.

Naši školski vodiči – učenice 4.H i 4.N razreda: Anesa Abdija, Lea Ivanić, Barbara Antonia Molaro i Andrea Saganić – nakon sudjelovanja u festivalu "Losinava" 2023. godine došle su na ideju kako bi obogatile vođenje školskim muzejem. Prva ideja se odnosila na izradu "okvira" posvećenog profesorima Haračiću s kojim bi se posjetitelji muzeja mogli slikati za uspomenu, a druga se odnosila na izradu panoa o zgradi škole – prvom i najvećem eksponatu same školske zbirke.

Među prvima koji su se "slikali s Haračićem" bila je i naša draga profesorica Lidija Kosmos, najzaslužnija osoba za osnivanje Školskog muzeja pomorstva i pomorskog školstva u društvu s ravnateljicom, prof. Jelenom Bralić i prof.

Aldinom Burić koje su također sudjelovale u tom procesu.

Kako su naše djevojke ostvarile svoje prijedloge, pogledajte na slikama, a možete pogledati i u holu škole!

Aldina BURIĆ



POVODOM 150. OBLJETNICE OTKRIĆA ZEMLJE FRANJE JOSIPA, PIŠE MILJENKO SMOKVINA

# Jadranski pomorci istraživači arktičkih krajeva

Ove 2023. godine obilježavamo 150. obljetnicu jedan od najslavnijih događaja u našoj pomorskoj povijesti. Otkriće arktičkog arhipelaga, nazvanog Zemlja Franje Josipa, finalni je uspjeh Austro-ugarske arktičke ekspedicije, koja je provela dvije godine, od 1872. do 1874., u vječnom ledu Arktika. Na ekspedicijskom brodu "Admiral Tegetthoff", nazvanom po slavnom kontraadmiralu, pobjedniku pomorske bitke kod Visa 1866., od ukupno 24 člana posade broda, polovica su bili naši pomorci s istočne jadranske obale.

Austro-ugarska arktička ekspedicija 1872.-74. bila je znanstveno-istraživački projekt s ciljem pronalazačenja sjeveroistočnog pomorskog puta između arktičkog leda, tj. između Sjevernog pola i europskog i azijskog kopna. Ekspediciju su osmislili austrougarski mornarički časnik Karl Weyprecht i časnik kopnene vojske Julius Payer. Iako je službeni naziv ekspedicije bio "Nordpolexpedition", osvajanje Sjevernog pola nije bilo u prioritetu. Ekspediciji je podršku dala Austrijska akademija znanosti, a organizirana je pod pokroviteljstvom i uz skrb Bečkog zemljopisnog društva.

Za uspješnu realizaciju svaku ekspediciju važno je nekoliko čimbenika; uz sposobne vođe ekspedicije, pouzdanu posadu te sigurni brod, od neophodne važnosti je prikupiti dovoljna financijska sredstva. On su potrebna za nabavku broda, za plaće posade i časnika, za trošak hrane i goriva. Financiranje Austro-ugarske ekspedicije temeljilo se na novčanim donacijama građana i organizacija širom Austrije i Ugarske. Najviše novca priložio je grof Johann (Hans) Nepomuk Wilczek - 30.000 forinti, a car Franjo Josip 4.300 forinti. I na jadranskoj obali prikupljan je novac: u Malom Lošinj prikupljeno je 381 forinta, u Rovinju 154 forinti, Puli, Lovranu i Voloskom 46, Zadru 198 te Splitu 60 forinti. Od riječkih donacija najveća je bila vlasnika Tvornice papira Charlesa Meyniera - 1.000 forinti, riječka udruga "Picknic" prikupila je 242, a Societá Adria 65 forinti. Sveukupno je širom carstva prikupljeno 222.616,70 forinti, utrošeno je 222.599,19 forinti, te je nakon pokrivanja svih troškova ekspedicije, nakon povratka u domovinu preostalo 17,51 forinti. Najveći trošak je bila narudžba istraživačkog broda u nje-

mačkom brodogradilištu Tecklenborg u Bremerhavenu. Brod je koštao 59.950 forinti, a parni stroj i kotao još 32.317 forinti. Većinu posade broda prikupio je i odabrao riječki pomorski inspektor Heinrich von Littrow. Od ukupno 24 člana posade, 12 ih je bilo s istočne jadranske obale, s Kvarnera, iz Istre, Dalmacije i jadranskih otoka. Među 12 dvanaest jadranskih pomorca na brodu, jedan je bio iz Cresa, a drugi iz Malog Lošinja.

Creski sudionik ekspedicije Petar Lusina (Pietro Lusina), rođen je 1830. godine cijeli je život bio pomorac, 1851. godine položio je u Rijeci ispit za kapeta na duge plovidbe. Kao kapetan plovio je na obiteljskim brodovima te na nizu drugih. Na "Admirala Tegetthoffu" je prihvatio funkciju vođe palube (noštroma). Po povratku u domovinu 1874. godine bio je zapovjednik na više brodova, živio je i umro u Rijeci 1895. Ante Katarinić (Antonio Cattarinich) rođen je u Malom Lošinj 1846. godine, na "Tegetthoffu" je bio mornar, nakon povratka kući, neko je vrijeme bio lučki pilot u Trstu, da bi ga nakon toga njegovo pomorsko zvanje odvelo širom svijeta. Nemam točnih

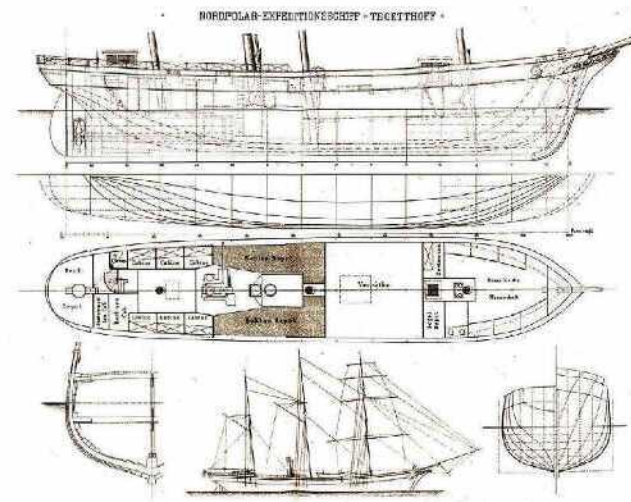
informacija, ali postoje indicije da je živio i umro u Južnoj Americi (Čileu).

U ljeto 1872., kada je "Admiral Tegetthoff" 13. VII. krenuo iz luke Bremerhaven u Njemačkoj, još jedan član posade, norveški kapetan Elling Carlsen ukrao se u luci Tromsø na sjeveru Norveške. On je bio iskusen arktički moreplovac, kapetan na kitolovcima, poznavatelj plovidbe u ledu.

Već nakon dva mjeseca plovidbe "Admiral Tegetthoff" prema sjeveru, hladno ljeto te je godine pokazalo sve nepredvidljive čudi Arktika. Ledene sante su se spustile daleko južnije nego inače i brod je 21. VIII. 1872. naišao na nepremostivu ledenu barijeru. Sva nastojanja zapovjednika Weyprechta i posade da se jedrima i uz pomoć parnog stroja probiju na sjever i oslobode leda, bila su neuspješna. Brod je od tada pa do kraja ekspedicije, kada je napušten u proljeće 1874., ostao zarobljen u arktičkom ledu. Iako je brod bio blokiran ledom i nesposoban za ikakvu plovidbu, svakodnevnim je kretanjem leda mijenjao svoju poziciju u odnosu na kopno. Solidna konstrukcija broda, posebno ojačana za ledeni pritisak, bila je sigurno utočiste članovima posade. Život na brodu se tijekom boravka u ledu i kroz dvije polarne noći odvijao uobičajeno, obavljana su znanstvena promatranja, mjerila dubina mora, bilježili meteorološki podaci te služile danju i noću brodske straže. Slavio se Božić i karneval, svake nedjelje održavane su svete mise.

Krajem ljeta 1873., 30. VIII. u rano popodne, tijekom brodske straže vode palube kapetana Petra Lusine, ugledano je u daljini kopno koje do tada nije bilo ucrtno u pomorske karte. To novootkriveno otočje nazvano je Zemlja Franje Josipa. Odmah se krenulo preko leda do tog novog kopna, ali detaljnija istraživanja nisu bila moguća jer je dolazila zima, pa je temeljito istraživanje ostavljeno za sljedeće proljeće. Tada je premjeravanja novog arhipelaga obavio J. Payer, koji je tijekom tri istraživanja, uz pomoć saonice koje su vukli psi i uz velike napore i suradnju dijela posade broda sudionika tih istraživanja, ukupno prešao više od 800 kilometara. Payer je uz sve arktičke hladnoće i vjetrove, premjerio i skicirao novo otočje te nacrtao zemljopisne karte Zemlje Franje Josipa, koje su još desetljećima kasnije bile u uporabi.

U proljeće 1874. odlučeno je da pred ljeto te godine treba napustiti brod i krenuti na jug prema Europi. Zalihe hrane na brodu nisu bile dovoljne za još jedno prezimljavanje i zdravlje nekih članova posade ne bi podnijelo još jednu polarnu



Brod "Admiral Tegetthoff" sagrađen je 1872. g. u brodogradilištu Joh. C. Tecklenborg u Geestemünde (Bremerhaven). Građen je prema zamisli Karla Weyprechta, zapovjednika ekspedicije. Naručen je 14. siječnja 1872. g., porinut 13. travnja, a na sjever je otplovio 13. lipnja. Brod je bio drvene konstrukcije, posebno čvrsto građen i ojačan za susret s ledom, bark-skuner s tri jarbola, zapremnine 300 BRT/230 NRT, ukupne nosivosti 520 t, dužine 34, širine 7,3, s gazom od 3,5 metra. Imao je pomoćni parni stroj od 95 konjskih snaga kojim je mogao postići brzinu od 6 čv. U potpalubli u pramčanom dijelu broda bio je zajednički prostor za 18 članova posade, dok je u krmi šest kabina za časnike.

noć. Jedan član posade, strojar Krisch, preminuo je od tuberkuloze, bolestan je došao na brod, pokopan je na jednom od otoka Zemlje Franje Josipa.

Za povratka na jug pripremljena su četiri brodska čamca, koje se opremilo sanjkama za vuču po ledu te u njih ukrcane zalihe hrane za višemesečno putovanje ledom i morem. Povratak čamcima bio je poseban poduhvat, neravni led otežavao je njihovu vuču, pa je cijela posada zajedničkim naporima vukla jedan po jedan čamac, da bi nakon gotovo tri mjeseca nadljudskih napora stigli do otvorenog mora. Mali brodski čamci su spuštani u uzburkano Sjeverno ledeno more te su uz pomoć jedara i veslanjem nakon još gotovo dva tjedna vrlo pogibeljne plovidbe, ugledali

dali ruske ribarske brodove, koji su im bili spas gotovo u zadnji čas. Ruski ribari su, uz novčanu nadoknadu, sudionike ekspedicije prevezli u najsjeverniju norvešku luku Vardo, gdje su stigli 3. IX. 1874.

Iz Vardoa su poslani telegrami u domovinu; prvi je otišao kapetanu Littrowu u Rijeku da on proširi vijest da je ekspedicija završila uspješno i da su živi i zdravi. Potom su se svi ukrcali na poštanski brod, posljednji te godine, koji ih je odveo u Oslo pa u Hamburg odakle su vlakom otišli kući. Tijekom puta svugdje su dočekivani ovacijama, a u domovini su im uručene posebne novčane nagrade i odlikovanja.

Karl Weyprecht je u nekoliko narednih godina objavljivao rezultate znanstvenih opažanja prikupljenih tijekom boravka na



Cijela posada broda u Geestemünde u Njemačkoj, lipnja 1872. g. Stoje, slijeva: Juraj Snglic [Giorgio Stiglich], Petar Falešić [Pietro Fallesich], Vicko Palmic [Vincenzo Palmich], Josip Latković [Giuseppe Latkovich], Ante Lukinović [Antonio Lukinovich], Jakov Sušić [Giacomo Sussich], Fran Letis [Francesco Lettis], Ante Scarpa [Antonio Scarpa], Josip Pospisil [Josef Pospisichill]. Sjede u srednjem redu, slijeva: Ante Vesenina [Antonio Vecerina], Petar Lusina [Pietro Lusina], Julij Kepes [Julius Kepes], Gustav Brož [Gustav Brosch], Karlo Weyprecht [Carl Weyprecht], Julij Payer [Julius Payer], Eduard Orel [Eduard Orel], Oton Križ [Otto Krisch], Ante Zaninović [Antonio Zaninovich]. Na tlu, slijeva: Aleksander Klotz [Alexander Klotz], Ivan Haller [Johann Haller], Ante Katarinić [Antonio Cattarinich], Lovro Marola [Lorenzo Marola], Ivan Oras [Johann Orasch]. Nedostaje Elling Carlsen [Olaf Carlsen]; on se ukrao kasnije, u norveškoj luci Tromsø. Uz članove posade brodova, na fotografiji je i dio pasa korištenih za vuču sanjki tijekom istraživanja Zemlje Franje Josipa i za čuvanje broda od polarnih medvjeda.



"Admiral Tegetthoff" je već krajem kolovoza 1872. ostao zauvijek zarobljen u vječnom ledu Arktika.

sjeveru, po kojima je došao do zaključka da se arktička istraživanja trebaju realizirati u međunarodnoj suradnji i po unaprijed dogovorenom protokolu. Zalagao se sve do svoje smrti da treba organizirati međunarodne "Polarne godine", što će se dogoditi 1882.-83. (Prva međunarodna polarna godina).

Već prije odlaska na sjever 1872. godine, Karl Weyprecht je ekspediciju prvenstveno zamislio kao znanstveni projekt, čiji cilj nije doći do Sjevernog pola, već pokušati proći sjeveroistočnom rutom do Beringovog tjesnaca. Paralelno s tim ciljem, koji nažalost nije ostvaren, planirano je da se na brodu obavljaju razna meteorološka, oceanografska i geofizička promatranja, koja su trebala pojasniti dotada nedovoljno proučena zblivanja na Arktiku. Weyprecht se temeljito pripremio za razna geofizička mjerenja, posebno za mjerenja zemljinog magnetskog polja, pa su za ta osmatranja, prije odlaska na put, nabavljeni brojni vrlo specijalni instrumenti. Tijekom dvije godine u ledu Arktika, obavljeno je preko 30.000 magnetskih mjerenja, dotada nezabilježeno na bilo kojoj ekspediciji na sjever.

Uz ta magnetska mjerenja, uočeno je da je usporedo s većim promjenama zemaljskog magnetskog polja gotovo redovito pojavljuje i intenzivna polarna svjetlost (Aurora borealis). To je dotada bila nedovoljno istražena priroda pojava, odgovor na to pitanje, dobiven je tek stotinjak godina kasnije, kada su u prigodi Treće polarne/geofizičke godine 1957.-1958. lansirani prvi umjetni zemaljski sateliti, koji su dokazali međuzavisnost intenziteta polarnog svjetla i promjena zemaljskog magnetizma.

Weyprecht je bio svjestan da su oba polarna područja vrlo značajna za klimatološke pojave na Zemlji i da je Arktik sudbonosan za meteorološka zblivanja na sjevernoj hemisferi. U tom pogledu, na



Fotografija dijela posade broda, 29. rujna 1874. u bečkom studiju "dvorskog fotografa" Emila Rabendinga. Na fotografiji su i dva "naša" polarna istraživača s Lošinja i Cresla. Na fotografiji stoji, drugi s lijeva, Anton Katarinić, a u sredini sjedi, peti s lijeva, kapetan Petar Lusina.

brodu su obavljana redovita meteorološka opažanja, mjerenja tlaka i temperatura zraka, promatranja oblaka, mjerenja vlage i oborina, mjerenje snage i smjer vjetra.

U oceanografskom pogledu, u određenim vremenskim razmacima mjerena je dubina mora, uzimani su uzorci s dna mora, mjerena je temperatura mora na raznim dubinama.

Posebna pažnja je bila usmjerena na proučavanje raznih vrsta leda koji ih je okruživao, Weyprecht je po povratku napisao opsežnu knjigu koje se bavila samo fenomenom arktičkog leda.

Weyprecht je zaključio da su sva ta osmatranja geofizičkih pojava, meteorološka i oceanografska mjerenja, tek trenutačni i parcijalni snimci zblivanja na zemljinoj površini, te da bi tek sinergijski efekt paralelnih i istovremenih mjerenja na više pomno odabranih mjesta širom Arktika, mogao dati znanstvene odgovore na neke atmosferske fenomene, koje su bili neobajšnjivi kao pojedinačna uočena pojava.

Weyprecht je po povratku s ekspedicije, svu svoju energiju usmjerio za animiranje stručne javnosti da Arktik treba istražiti sustavno, da tek niz osmatračkih stanica sinkroniziranim promatranjem može doći do relevantnih podataka o Zemljinoj atmosferi. Sve te znanstvene informacije prikupljene na "Tegetthoffu" te na kasnijim polarnim godinama, danas su od neprocjenjive vrijednosti za proučavanje klime na Zemlji, te za procjene zašto se događaju klimatske promjene i što učiniti da te promjene ne izazovu katastrofalne posljedice.

Julius Payer je 1876. objavio u Beču knjigu o ekspediciji i Zemlji Franje Josipa. Velika i bogato ilustrirana knjiga tiskana je

u više izdanja, u nakladi većoj od 40.000 primjeraka, uvelike je pridonijela popularnosti tog poduhvata. Na osnovu te knjige i u nas u Hrvatskoj objavljena je knjiga o toj ekspediciji; 1893. godine viški/hvarski učitelj Petak Kuničić je napisao knjigu pod naslovom "Hrvati na Ledenom moru". Ta je knjiga doživjela više izdanja, da bi i u Rijeci 2020. bio objavljen njen pretsak u obliku proširenog izdanja.

Nakon prve Polarne godine 1882.-1883. godine, u gotovo redovitim vremenskim razmacima organizirale su se nove Polarne (Geofizičke) godine. Peta Polarna godina planira se realizirati od 2032. do 2033. godine. Već od prve Polarne godine, pa sve do danas, to su veliki međunarodni istraživački projekti, u kojima sudjeluje i preko 50.000 ljudi. Istraživanja polarnih krajeva, posebno s meteorološkog i klimatološkog aspekta, danas imaju presudni značaj da se dođe do spoznaja što uzrokuje suvremene klimatske promjene te što poduzeti da one ne ugroze život na Zemlji.



Petar Lusina

DUGOGODIŠNJI ISTRAŽIVAČKI RAD OBJEDINJEN U KNJIZI

## Kako su vještine otočana prenesene u Novi svijet

Tko se nikada nije upustio u listanje i proučavanje starih matičnih knjiga rođenih, vjenčanih i umrlih, ne može objektivno sagledati složenost tog posla, "plovilne" kroz stotine stranica glagoljčkih ili latiničnih jednoličnih zapisa imena i prezimena iz gotovo uvijek istog fonda, koje su vodili nekadašnji svećenici, bilježeći po tri najvažnija podatka o pojedincima koje je pokrio tepih zaborava. Od ogromne je pomoći to, što su skenirane knjige dostupne na internetu ("Family Search"), ali i s time su neizbježne samotne seanse za računalom i velika koncentracija u bilježenju i međusobnom spajanju podataka. Ovim se poslom desetljećima bavi Grant Karcich, iseljenik s naših otoka, stanovnik grada Oshawa u kanadskoj provinciji Ontario, odnedavno u mirovini, nakon što je glavnu radnog vijeka proveo kao knjižničar i voditelj knjižnica u SAD i Kanadi, a prije toga radio i kao nastavnik.

Rođen 1955. godine u Malom Lošnju, ali iz obitelji Karčić s Unija, najprije se zvao Graziano, a kada je - kao i u mnogim drugima - u njegovoj obitelji pala odluka da se krene u Ameriku u nadi za boljim standardom od onog koji je tada nudio otok, a svodio se na malo ribolova i poljoprivrede, u dobi od četiri godine postao je stanovnik Kanade i postao je - Grant Karcich. Od tada, povremeno je dolazio na rodne otoke, koliko su to već omogućavale okolnosti, cijene avionskih karata i poslovne obaveze.

Ovoga ljeta na otoke se vratio s dra-

gocjenom prtljagom - knjigom "From the Apsyrtes Islands to the New World" ("S Apsirtovih otoka u Novi svijet"), ove godine objavljenoj u vlastitoj nakladi, na 250 stranica. Objavljivanje knjige je krupan korak u njegovom istraživačkom radu - ukratko opisao je povijest Lošinja prema dostupnim izvorima, zatim naseljavaње otočana - Lošinjana i mještana susjednih manjih otoka u Sjevernoj i Južnoj Americi, njihov brodograditeljski rad u inozemstvu (popis brodova koje su izgradili Lošinjani u Americi, razvrstan prema pojedinim brodogradilištima, s osnovnim podacima o svakom brodu), ali i rodoslovlja lošijskih obitelji koje su ostavile značajniji trag na Zemljinoj zapadnoj hemisferi. Pritom je istražio i opisao poslovne aktivnosti i utjecaj iseljenika u Novom svijetu te istaknuo karijere i sudbine potomaka iseljenika, ne samo "ljudi od mora", nego i onih koji su svoje živote proveli u posve drugačijim poslovima, pa i stekli (međunarodnu) slavu u svojim bransama. Da je Karcichev pristup ovom poslu znanstveni, svjedoči bogat popis izvora, odnosno bibliografija na kraju knjige, ali i to da je imena i prezimena osoba navodio onako kako su zapisana u izvorima podataka, izbjegavajući njihovo nekritičko opće talijaniziranje ili kroatiziranje.

Knjigu je predstavio u organizaciji Kluba pomoraca, krajem rujna u Muzeju Apoksiomena u Malom Lošnju, gdje je pred brojnom publikom najavio da je voljan darovati razvrstane rezultate istraživanja rodoslovlja svih obitelji Malog Lošinja od 1690. do 1900. godine ovdajšnjeg muzej-

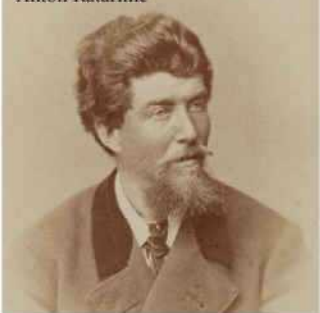


Grant Karcich

skoj ili drugoj zainteresiranoj ustanovi. Karcichu, koji je okupljenima govorio dijalektom kakvim je u njegovom djetinjstvu govorila većina Unijana (iako uz neizbježan prizvuk engleskog jezika, na čijem je govornom području proveo većinu života), u predstavljanju su pomogli predsjednik Kluba pomoraca Lucio Jurjako i voditelj Damjan Stanić, a Dalibor Cvitković, direktor Turističke zajednice Lošinja, ovom je prilikom najavio podržati prijevod knjige na hrvatski jezik. U međuvremenu, Klub pomoraca prima narudžbe zainteresiranih za knjigu, a kada se nakupi više narudžbi, knjige će biti transportirane preko Atlantika.

Bojan PURIĆ

Anton Katarinić



GIOVANNI TARABOCCHIA IZ RODA VIOLINCIC

# Lošinjski meštar za pasare



U kućnoj radionici

U brodograditeljskoj povijesti Malog Lošinja svoje mjesto ima i Giovanni Tarabocchia, znan kao Gianni, iz roda Violincić, kako je glasno nadimak kojim se ova obitelj razlikovala od onih istoga prezimena. Živio je od 1916. do 1996. godine, a napravio je, procjenjuje se, dvadesetak-tridesetak drvenih pasara, barki karakterističnih za Lošinj. Nastavio je tradiciju svoje obitelji, koja je vodila brodogradilište na mjestu danas poznatom kao Škverić, u to vrijeme posve drugačijega izgleda nego danas, kada je nasipavanjem nepovratno nestala izvorna obalna linija, a niz kuća na zapadnoj strani Ulice lošinjskih brodograditelja (ranije Ulica Borisa Kidriča, još ranije Via Squeri) "udaljen" od morske obale, iako je nekada bio uz samo more.

Gianni Tarabocchia je već u dobi od trinaest godina počeo raditi u većem brodogradilištu, onom obitelji Martinolić (Martinolić) u Malom Lošinj, gdje je naučio zanat. U dobi od sedamnaest godina za sebe je izradio pasaru duljine 4,5 metra, namijenjenu jedrenju. Otišao je u Monfalcone i tamo također radio u brodogradilištu, potom odradio vojni rok, a onda plovio kao "mistro" (meštar).

Za to je vrijeme barka zvana "Catene" ostavljena na čuvanje rođacima, braći Holjevina, koji su bili vještji jedriličari i nastupali na regatama, pobijedivši dvije godine

zaredom na regatama u Malom Lošinj, a Tarabocchia je time stekao pehar namijenjen vlasniku barke.

Kada se vratio u Mali Lošinj i oženio, nastavio je raditi u Martinolićevom škveru, a nakon posla, u slobodno vrijeme radio je barke. Bile su to pasare duljine od četiri do šest metara, a najčešće bi novoizgrađenu barku ostavio sebi, s tim da onu dotadašnju proda. Drvo bi kupovao u skladištu, a dio građe skupljao bi uz more. S rebrima i kolobama eksperimentiranja nije smjelo biti; morala su biti od kvalitetnoga drva.



Iz obiteljske arhive

Ove je podatke s nama prikupila njegova kći Giannina Grego, koju smo u društvu istraživača lošinjske povijesti Adriana Nikolića posjetili u stanu u Malom Lošinj, gdje čuva fotografije i nekoliko drugih kalafatovih memorabilija. Sjeća se kako bi, kada bi barka bila gotova, u kućnu radionicu na predjelu Bričina, do kojega tada još nije bilo ceste, po barku dolazilo petnaestak muškaraca, što susjeda, što kolega i zajedno s Tarabocchijom iznijeli barku, nagnutu pod 90 stupnjeva provlačili kroz uske ulice, čak i tunel kraj današnjeg restorana "Bocca vera" i potom je s Rive bacili u more, gdje bi uslijedilo testiranje "ponašanja" barke na moru. Nakon toga, svi sudionici vratili bi se na Bričinu na malu zakusku. Tarabocchia je barke izrađivao i kao umirovljenik, približno do 1973. godine, a trajna posljedica jedne pogreške u radu bila su tri izgubljena prsta na ruci.

Na radnom mjestu u brodogradilištu imao je naučnike, neki od njih kasnije su odselili u inozemstvo, i nije bila rijetkost da bi za posjeta Lošinj dolazili zahvaliti svom učitelju na znanju koje im je dao.

Prvi rođak Giannija Tarabocchije bio je Mario Tarabocchia (1919.-1998.), koji je 1948. godine odselio s Lošinja i skrasio se u Sjedinjenim Američkim Državama, gdje je dizajnirao jedrilice, na kojima je od 1964. do 1980. godine ostvareno ukupno šest pobjeda na prestižnim regatama "America's Cup".

Bojan PURIĆ

U KOJEM SMJERU?

# Kamo je plovio Apoksiomen?

Naš Apoksiomen se pomalo sprema na zimski san, osim ako se nadležne institucije ne spremaju na neku novu turneju. Bilo bi dobro da se naši čelnici pokrenu. Jer, nakon simpozija u Malom Lošinj 2012. godine i one trijumfalne turneje 2015. godine, ne znam jeli objavljen ijedan značajniji znanstveni rad koji bi razriješio barem neku od brojnih nedoumica i proizvoljnih tvrdnji vezanih za našeg "Lošinjskog Apoksiomena".

Naravno, ne usudujem se petljati, pa niti komentirati sve ono što se oko Apoksiomena u ovih skoro četvrt stoljeća događalo. No spreman sam polemizirati s uvriježenim stanovništem da je Apoksiomenovo posljednje putovanje bilo iz Dalmacije u sjeverni Jadran. Moje je mišljenje da nije! Upravo suprotno! Na to me potiče samo (donekle) zdrav razum i poznavanje akvatorija u kojemu se sve odvijalo.

Službeno tumačenje toga, kako i zašto se Apoksiomen našao na dnu mora tristo-tinjak metara jugoistočno od sjeverozapadne punte Velih Orjula, je to da je kip bio teret nekog rimskog broda koji je iz Dalmacije, najvjerojatnije iz Salone plovio prema nekoj od većih sjevernojadranskih rimskih luka. Navodno je to tumačenje "na temelju dosadašnjih istraživanja" dao akademik Nenad Cambi iz Splita. Malo mi je čudno da bi znanstvenik takvog kalibra mogao "na temelju istraživanja" stati iza takve tvrdnje. Svatko tko bi u ono doba (početkom prvog stoljeća) plovio iz jugoistočnog smjera, od Oliba, Silbe ili Premude do Lošinja i dalje prema Istri, nije se u pogibjelji nikako mogao naći na onom mjestu gdje je kip nađen. No, kako se onda brod našao u zavjetrini kod najsjevernijeg rta otočića Vele Orjule?

Rimski brodovi onog doba zvani *onerarie* bili su zdepasta plovila s križnim (četvrtastim) jedrom i plovile su isključivo po povoljnom vjetru i samo po danu. Dakle, naš bi kapetan, koji uz redoviti teret prevozi i kip Apoksiomena u Istru, prije no što bi iz akvatorija Silbe ili Premude krenuo prema Iloviku, dobro promotrio nagovijestaju li oblaci nad Velebitom buru,

ili tamni oblaci na zapadnom horizontu gerbin ili ponenat. Zasiurno je znao da je Kvarnerički kanal između Silbljanskog arhipelaga i Ilovika jedno od najzahtjevnijih područja na putu iz Dalmacije do Istre. Po povoljnom vjetru za dva sata plovidbe može doći do rta Radovan na Iloviku, a onda dalje zapadnom stranom Ilovika, Lošinja i Unija do istarske obale. No, ako je brod još u po' kanala, a bura ili levant pojača, imao bi dosta vremena da uđe u kanal između Ilovika i Sv. Petra. Tu je sasvim siguran od nevremena, a tu je i naselje gdje se može opskrbiti hranom i vodom. Ili, u slučaju nevere sa zapada, mogao bi u opasnom manevru, u kojem riskira prevrtanje broda, pokušati bijeg natrag prema Silbi ili Olibu. Do Orjula ne bi nikako mogao stići. Bura je najgora varijanta. Ona u vrlo kratkom vremenu počne puhati olujnom snagom i dizati visoke, oštre i nepravilne valove. Par minuta nakon što zapuše olujna bura, brod i posada su u opasnosti. Jedino što može napraviti je to da skрати jedro na minimum, svom snagom držati kormilo protiv vjetera i moliti Neptuna i sve ostale bogove i božice da se dočepa s jugozapadne strane spasonosnog rta Radovan ili kanala između Ilovika i Sv. Petra. Druge opcije nema; niti danas, niti pred dvije tisuće godina. Dodatna otegotna okolnost za zaobilazanje Orjula s južne strane gdje strše su dvije gotovo nevidljive pličine.

Dakle, jednostavno je nemoguće da se brod koji plovi izravno iz Dalmacije za Istru, bilo vrijeme lijepo ili ružno, nade na mjestu gdje je na dubini od 45 metara pronađen Apoksiomen. Riskirati obilazak hridi Školjić i onda ploveći kontra vjetera i domoći se bonace uz obalu Orjula (i to do sjeverne punte) nemoguće je zamisliti.

Ali ako pretpostavimo da je brod plovio kroz Osorski kanal, ili baš iz Osora prema jugu u Dalmaciju, onda priča ima smisao.

Krenuvši iz Osora, koji je u to doba bio razvijen i bogat grad, trgovište i plovni put, velika, oko 30 metara duga *oneraria* s teretom od preko tisuću amfora punih creskog ulja i s velikom i teškom statuom



BOJAN PURIĆ

na palubi kreće kroz Lošinjski kanal u zavjetrini jugozapadne obale Cresa. Dobro znamo da nije nemoguće da je naš brod izašavši iz zavjetrine Punte Križa naišao na jaku buru opasnu za "do razme" narkrcani brod. Prva sigurna zavjetrina za opterećeni veliki brod su Vele Orjule. No niski reljef Orjula brod štite od valova, ali ne i od olujnog vjetera. Dva olovna sidra počinju "orati", a brod počinje pomalo krcati more. Zapovjednik broda odlučuje brončani kip koji opterećuje brod baciti u more, posječti sidrene konope i pokušati naći spas u zavjetrini Ilovičkog kanala. No brod i dalje krcata more i na samom ulazu u sigurnu luku Ilovika brod tone.

Otkud ovakav izmišljeni scenarij?

U siječnju 1962. godine, dana u kojemu je po treći put u 20. stoljeću na Lošinj pao snijeg, moj brat Vlado, Antonio Corsano i ja pronašli smo na ulazu u Ilovički kanal ostatke rimskog broda s teretom od preko tisuću amfora. Čudna okolnost tog nalaza bila je u tome što uz olupinu nije pronađeno niti jedno sidro, a trebala su biti barem dva. Je li to brod koji je na Orjulama bacio Apoksiomena u more i presjekao konope svojih sidara u nadi da se dočepa bonace u Ilovičkom kanalu? Ovakav laički scenarij se "službenim arheolozima" nije svidio, ali nedavna prava hidroarheološka istraživanja, koja je vodila Irena Radić Rossi na olupini brodoloma na Ilovičkim vratima, ustvrdila su da postoje vrlo jaki argumenti da se doista radi o jednom brodolomu, te isto tako da je brod plovio od sjevernog Jadrana (Osora?) prema Dalmaciji, a ne obratno.

Dubravko BALENOVIĆ

PIŠE ŽARKO ORLIĆ

# Tankeri za prijevoz kemikalija



Rođen sam u Malom Lošinj, 28. 5. 1954. godine, tu sam išao u osnovnu i srednju Pomorsku školu, a Višu pomorsku školu završio sam u Piranu 1978. godine. Kapetanski ispit položio sam u Rijeci, 1981. godine.

Počeo sam ploviti na "Lošinjskoj plovidbi" 1973. godine, kasnije sam prešao na "Vinalmar" (švicarska kompanija), a pomorsku karijeru završio sam krajem 2017. godine na "Seatransu", norveškoj kompaniji, i to na brodovima za prijevoz kemikalija.

S obzirom da sam najviše vremena proveo na kemikalcima, što kao časnik, a najviše kao zapovjednik, osvrnut ću se ukratko na opis života i rada na toj vrsti broda.

## Konstrukcija i maritimne sposobnosti

Suvremeni brodovi za prijevoz kemikalija nisu odveć veliki (kao npr. tankeri za naftu ili brodovi za rasuti teret), jer određenih kemikalija nema u velikim količinama na tržištu, posebno onih skupljih

koje donose veću zaradu. Poželjno je da takvi brodovi imaju više manjih tankova da bi mogli prevoziti više manjih partija tereta. Današnji tankeri imaju dvostruku oplatu, tako da nema izravnog dodira tankova tereta s morem. Takva konstrukcija omogućuje direktno izlivanje tereta u more nakon sudara ili nasukavanja. Kemikalci su u biti jako stabilni brodovi s relativno malim nadvodem, kad su na krkani. Tankovi tereta se obično krcaju do 98% kapaciteta tanka, tako da se promjenom temperature tekućina još može širiti. Valja izbjegavati krcanje pola tanka zbog slobodnih površina koje smanjuju stabilitet, zbog moguće promjene karakteristika i kvalitete tereta te eventualnog oštećenja samog tanka od udaranja tekućine uslijed nevremena. Kemikalci obično imaju mnogo balastnih tankova što omogućava veću fleksibilnost kod krcanja tereta. Naime, događa se često da morate krcati teret samo u prednjim tankovima ili nekoliko tankova samo s jedne strane, zahvaljujući balastima moći ćete ipak brod držati kako treba da se izbjegne naginjanje ili velike razlike u gazu pramac/krma.

## Ukrcaj/iskrcaj tereta i teretni uređaji

Na današnjim kemikalcima, tankovi tereta izrađeni su isključivo od nehrđajućeg čelika (inox), tako da se mogu prevoziti i najagresivnije kemikalije gotovo bez posljedica po materijal od kojega je napravljen tank. Svaki tank ima svoju vlastitu pumpu, obično uronjenu centrifugalnu pumpu, hidrauličnu ili električnu, koja je smještena po krmi na dnu tanka. Manifold, koji je smješten na sredini dužine broda lijevo i desno, skup je konekcija (priključaka) cijevi koje vode do svakog pojedinog tanka, preko kojeg se brod priključuje na obalno postrojenje putem fleksibilnih ili čvrstih inox-cijevi i tako krca ili iskrcava teret. U svakom tanku je na stropu ugrađen uređaj za pranje tankova, tzv. *Butterworth machine*, (jedan ili više, ovisno o veličini i obliku tanka), koji ima dvije mlaznice, koje se vrte kao zvrk, iz kojih izlazi voda, i pomiču se u svim smjerovima pod određenim tlakom, te tako temeljito operu sve stijenke tanka. Ponekad samo voda nije dovoljna, pa se dodaju i kemikalije (pogotovo ako je tank mastan). Da bi se uklonili neugodni mirisi, često je potrebno i pariti tankove ("steaming"). Svaki tank ima grijače, to je splet cijevi, obično pri dnu tanka, koje služe za grijanje tereta i u kojima cirkulira termalno ulje. Nekad je cirkulirala voda, ali zbog nekompatibilnosti mnogih kemikalija s vodom, danas se to izbjegava, te upotrebljava isključivo termalno ulje. U svakom cargo-tanku postoje senzori za nivo tekućine u tanku, senzori za temperaturu tereta i tlaka u tanku te alarmi za 95% i 98% visine tekućine u tanku. Isto tako, svaki tank mora imati tzv. *pressure/vacuum* ventil kojim tank praktično "diše". Kontrolna kabina (*control room*) je prostorija iz koje se upravlja pumpama, ventilima, gdje se nalaze računala putem kojih se potpuno kontroliraju sve operacije u vezi ukrcaja, iskrcaja ili pranja tankova.

## Cargo plan

Samo krcanje kemikalija je vrlo zahtjevan i odgovoran posao. Kad dobijete popis tereta koji će se krcati, osnovno je prvo znati da li uopće možete krcati taj teret. Zato nam služi *Certificate of Fitness*, to je dokument u kojem su navedene sve tvari koje dotični brod može krcati i pod kojim uvjetima. Drugo, ako je u pitanju više parcela potrebno je znati da li su ti tereti međusobno kompatibilni. Treba dakle konzultirati tablicu kompatibilnosti kemikalija koju je izdao američki *Coast Guard*. Nadalje treba znati gustoću, količinu i karakteristike tereta; da li ga treba grijati, miješati (cirkulirati) ili držati pod tlakom nitrogena (dušika), da li zahtjeva inhibitor koji sprečava polimerizaciju tereta, kojoj Marpol-kategoriji pripada itd. Prije početka ukrcaja na brod dolazi "surveyor" da bi pregledao tankove. Ako su čisti i suhi izdaje tzv. *certificate of cleanliness*, nakon čega ukrcaj može početi. Neki tereti su vrlo osjetljivi pa zahtijevaju ekstremnu čistoću, tako da ponekad inspektori odbiju prihvatiti tankove, i zahtijevaju ponovno pranje ili parenje.

Tereti koje smo najčešće prevozili: benzene, toluene, xylene, metanol, ethanol, styrene, propylene oxide, phenol, MDI, sumporna fosforna i octena kiselina, acetone, acrylate, i mnogo drugih.

## Inspekcije/auditi

Posebno poglavlje na takvim brodovima su brojne i česte inspekcije koje izazivaju stres, napor i nelagodnu kod pomoraca. Jedanput godišnje svaki kemikalac mora proći vrlo zahtjevnu inspekciju CDI (*Chemical Distribution Institute*), svakih najviše šest mjeseci inspekciju OCIMF *vetting* (*Oil Company International Marine Form*), koju obavljaju inspektori velikih multinacionalne kompanija, njih četiri, koje čine "Shell", "BP", "Statoil" i "Repsol". Svaka od te četiri kompanije priznaje inspekcije jedna drugoj. Nadalje mnoge velike kompanije, ako vozite njihov teret, žele obaviti vlastitu inspekciju i ne priznaju druge (npr. CEPESA, "Lukoil", "Agip" itd). Potom se radi i *Internal* i *external audit*, P/I inspekcija, PSC (*Port State control*), *Marpol control*, pa godišnja i četverogodišnja inspekcije klase, itd. To je sve vrlo zahtjevno pa iziskuje velike napore svih pomoraca, a pogotovo časničkog kadra, tako da trajanje ugovora postaje sve kraće.

SREDNJOŠKOLCI POMORSKOG SMJERA

# Naši nautičari osvojili 2. mjesto na Festivalu matematike u Puli

U organizaciji matematičkog društva Istra, 5. svibnja u Puli održan je 17. festival matematike. Festival je u dva projekta i ove godine okupio preko 600 učenika i 150 mentora osnovnih i srednjih škola iz cijele Hrvatske.

## Matematika u funkciji struke

Projekt "Matematika+" smotra je malih znanstveno-istraživačkih radova učenika osnovnih i srednjih škola vezanih za zadanu temu. Tema projekta "Matematika+" za 2023. godinu bila je "Voda".

Naši učenici i mentori primijenili su matematiku u pomorskoj struci te su u svome istraživačkom radu obradili važnost plime i oseke na sigurnost plovidbe u malološijskom akvatoriju, točnije prolazom Boka falsa. Rad je zamišljen kao simulacija jednodnevnog izleta bro-

dicom s prolazom kroz Boka falsa.

Čekajući visoku vodu (plimu), "vrijeme je iskorišteno" za šetnju gradom i upoznavanje s kulturno-povijesnim znamenitostima našega grada i otoka, čime je zadovoljen i kriterij predstavljanja sredine iz koje natjecatelji dolaze.

Ocjenjivan je pisani dio istraživačkog rada, vizualna prezentacija, predstavljanje uživo, odgovaranje na pitanja članova povjerenstva, a glasati je mogla i publika.

U konkurenciji devet gimnazijskih i strukovnih srednjih škola, naši nautičari 3. razreda Barbara Antonia Molaro, Vinko Banković i Petar Ivić osvojili su izvrsno drugo mjesto, osvojivši 91 bod od mogućih 100.

Mentor učenicima bio je kap. Renato Dudić, a učenike su još pripremale profesorice Tanja Cvijanović Stipić i Aldina Burić.

R. DUDIĆ



Vinko Banković, Petar Ivić, Barbara Antonia Molaro i kap. Renato Dudić

# Estetika zaborava: nekrolog prijestolnici pomorstva

PIŠE DAMJAN STANIĆ

Prije tri godine je u ovom istom listu objavljen članak (istog autora) u kojem je postavljeno pitanje: mare li naši otoci o svojoj kulturno-povijesnoj baštini? I dok je tada to pitanje bilo postavljeno u formi vapaja da se odnos naših ljudi prema kulturi, umjetnosti i povijesnoj baštini u bitnome promijeni, danas je situacija prilično pesimističnija. Ovaj je tekst, stoga, svojevrsno prolazno vrijeme, skromni osvrt na postignuto u spomenutom periodu. I ne, ovaj tekst nije napisan (isključivo) u formi kritike. Kritika je krajnje jednostavna. Detektirati problem, uglavnom, nije problematično. Pronaći adekvatnu soluciju? E, tu započinjaju problemi. Ipak, ovaj tekst ne tendira krajnje ambicioznim ciljevima nudenja čarobnih rješenja na sve naše probleme, već je riječ o tekstu koji nastoji proključiti koji su, ustvari, uzroci zanemarivanja kulturno-povijesnog značaja naših otoka, kako kod onih "obdarenih" vlašću, ali tako i kod onih iz kategorije "običnog" pučanstva.

Prije negoli započnemo sa samim radom, potrebno je raščlaniti naslov teksta. Podimo, zapravo, od kraja. Sintagma "prijestolnica pomorstva" nije dvojbena. Ona se odnosi na Mali Lošinj, grad koji je u svojem vrhuncu imao sedam aktivnih brodogradilišta, koji je iznjedrilo cijeli niz kapetana i pomoraca koji su pomorstvo zadužili za sva vremena. Nekrolog je, pak, posmrtni govor, odnosno tekst koji se piše u čast preminulima. Dakle, ovaj tekst je, suštinski, posvećen Malom Lošinj u kojeg

se promatra iz perspektive preminuloga? Situacija nije dokraja takva, ali zadovoljimo se na trenutak tom formulacijom.

No, što bi u ovom konkretnom slučaju značila estetika zaborava? Pojam estetike je složen filozofski koncept kojeg su izučavali mnogi autori, od Platona i Aristotela, preko Tome Akvinskog pa sve do Hege-la, Kierkegaarda, Nietzschea, Heideggera, Crocea, Eca i Agambena. U radu se barata najjednostavnijim pogledom na estetiku, ne ulazeći uopće u detaljnu teorijsku raščlambu koncepta. Estetiku uzmimo, stoga, onako kako ju definira Benedetto Croce, kao znanost o izričajnom djelovanju. Estetika je naš pogled na kulturno-umjetničku ekspresiju (ili izostanak ekspresije). Ona je, pojednostavljeno, naš dojam o tome kako grad izgleda.

Zaborav je, naoko, jednostavan pojam. Prestanak ili nemogućnost sjećanja, nije li ga tako najjednostavnije definirati? Ali nas ovdje ne zanima (ne)sposobnost pojedinca da pamti pojedine događaje. Nama je u fokusu kolektivni pojam zaborava koji je posljedica nenamjernog, ali štetnog, zanemarivanja. Ovdje nije riječ o Modričevom "ne mogu se sjetiti, to je bilo jako davno", već o skupnom zaboravljanju identiteta. Onog trenutka kada više nije moguće razabrati koji su to naši društveni izvori, niti čemu dugujemo vlastito kulturno postojanje, tada možemo reći da smo detektirali pojam zaborava koji nas zanima. Kad tome pridodamo suvremenu estetiku Malog Lošinja, dolazimo do zaključka da je

riječ upravo o estetici zaborava.

Tu je estetiku zaborava moguće iščitati na dvije razine odnosa društva prema kolosalnoj prošlosti grada. S jedne strane, ona je primjetna kroz propadanje, nebrigu, zapuštanje, nečinjenje i sl. Oronule fasade u prvom redu do mora, i dalje veliki broj "salonitnih" krovova (od svih se najviše ističe zgrada Pošte na Rivi, predivna zgrada zapuštena do dozlabora), srušeni borovi prepušteni na milost i nemilost birokratskom nadmetanju oko nadležnosti (pa zato ostaju godinama stajati onako srušeni), zapuštena zgrade od kulturno-povijesnog značaja (Kaštel kao najeklatantniji primjer toga – umjesto da ga se obnovi i od njega napravi predivna ljetna pozornica tipa šibenskih tvrđava i u sklopu njega jedan mini-muzej posvećen francuskoj vladavini, Kaštel svakim danom sve više i više tone u zaborav) i drugi vidovi zanemarivanja sličnog tipa, odaju nam prvu dimenziju lošinjske estetike zaborava. No, koliko god nam (barem većini) ta dimenzija djelovala stravično, druga je dimenzija znatno opasnija.

Ta je druga razina estetike zaborava, ustvari, skrivena. Odnosno, ona je zamotana u celofan sveopćeg (tehnološkog) napretka. Ta, nazovimo ju, nova estetika zaborava (nasuprot staroj koja je, u manjoj ili većoj mjeri, postojala oduvijek) djeluje subverzivno. Ali ono što je apsurdno, njezina subverzivnost je unutarnja. Same institucije prihvaćaju taj subverzivni jezik nove estetike zaborava – estetike koja, du-

goročno, šteti samim institucijama. Nova estetika zaborava tendira potpunom preobražaju materije, ona mijenja esenciju onoga što smo dosad poznavali, u konkretnom primjeru, ona izobličuje izgled grada. Naravno, validan protuargument bi mogao biti da je svako razdoblje koje je dolazilo izobličavalo ono prethodno. Renesansa je izobličila srednji vijek, a barok je izobličio renesansu. Takva teza stoji, ali uz jednu bitnu razliku: prethodne izobličujuće estetike zaborava nisu tendirale mijenjanju esencije ili ju barem nisu mijenjale do neprepoznatljivosti. Tehnološki stupanj (ne)razvijenosti tadašnjeg svijeta to nije dozvoljavao. Danas nam tehnološki napredak omogućuje potpunu transformaciju grada, njegovo transcendiranje u nešto onkraj grada samog.

Na koji se način to primjećuje kod nas u Malom Lošinj? Prvi odraz nove estetike zaborava vidimo kroz prekomjernu gradnju. Gradi se svugdje i gradi se svasta. Građevine nastaju preko noći i znatno izobličuju vizuru samog grada. Dovoljno je pogledati s Velopina prema potezu Privlaka - župna crkva i usporediti tu vizuru s onom od ne više od dvadeset godina unazad. Nekadašnja jasno naznačena linija koja je odjeljivala grad od neba danas nalikuje na krivulju EKG-a budući da je cijeli niz novoizgrađenih zgrada koje, naprosto, strše. Zgrade niču u negdašnjim dvorištima, izrastaju iz mjesta toliko skučenih da je djelovalo nemoguće tamo čuvati bicikl, a kamoli imati kuću. A tu uopće ne treba spominjati bespravnu gradnju koja je kod nas, izgleda, nacionalni sport (neprikosnoveni vladari tog sporta, svakako, dolaze s Kurila), ali naravno da (pogotovo) bespravna gradnja pospješuje novu estetiku zaborava. Prekomjernom gradnjom mijenjamo esenciju grada i tjeramo u zaborav izgled grada kakvog smo poznavali.

Ali osim kvantitativnog mijenjanja u vidu "hrpetine" novoniklih "zgradurina", puno je važnija kvalitativna preobrazba. Kako bismo ušli u samu srž te nove estetike zaborava mi moramo odgovoriti, ne na pitanje "koliko?", nego na pitanje "kako?" jer se u odgovoru na to pitanje krije krajnji dom estetskog redefiniranja Malog Lošinja. Vrijedila je fama da se na području Malog Lošinja ne smiju graditi kuće s ravnim krovovima jer ravnim krovovi narušavaju, gledajući, estetiku grada. Danas je grad prepun kuća s ravnim krovovima. Posljednji krik mode, zar ne? Ako valja Los Angelesu, valja i nama?! Ali nisu samo ravnim krovovi problem – cjelokupni izgledi zgrada danas poprimaju obrise nakaradnosti. Ljudi žele

živjeti u skladu sa suvremenim trendovima pa od arhitekata traže apliciranje najurbanijih solucija (prikladnih velikim metropolama, ali neadekvatnih za naš otok) na njihove novoizgrađene objekte. Posljedica toga je onaj monstruozno divovski prozor na zgradi stare Pomorske škole.

Svjedočimo i novom, naoko ekološkom, narativu. S jedne strane nam se gura priča kako je potrebno usmjeriti se obnovljivim izvorima energije, smanjiti emisiju CO<sub>2</sub>, prijeći na "ekološke ledice", smanjiti potrošnju struje i sl. S druge strane se ruše stabla i krče šume kako bi se moglo graditi. Izgleda da onaj minimum zelene površine po čestici više nije uvjet jer tko je vidio imati dvorište?! A to što nas zelenilo štiti od prekomjernih vrućina jer značajno snižava temperature i to što nam biljke omogućavaju dragocjeni kisik? I onda, tko je tu lud? Vjerojatno mi koji u tome vidimo gorostasne nelogičnosti. A ako nemaš više zelenila, potrebni su ti klima-uređaji. Puno klima uređaja. Jer, vruće ti je, a moraš se rashladiti kad temperature dosegnu razine koje dosežu. Rezultat toga je cijeli niz zgrada s klima uređajima koji drastično uništavaju izgled starih (ali i novih) zgrada, a da ne govorimo o tome da konstantno iz njih, valjda kondenzacije radi, curi po ulici. Pa se onda ispod njih stavlja plastične kante. Ah te predivne grozote. Bitno da je ljudima sad ljeti "ugodno" kad klimu podese na 20°C, a vani 38°C. I onda kad ju puste da cijeli dan radi makar njih u kući nema. Neprocjenjivo. Ekologija novog doba, valjda.

I predivan je taj novi sustav rasvjete, nije li? Nove, "ekološke" ledice i ona mantra što ide uz njih: em manje troše, em je svjetlosno zagađenje manje! OK, potrošnja je sigurno manja, ali svjetlosno zagađenje? Ne budimo neozbiljni. Primjera je koliko hoćemo, blještavilo doseže betlemeške razmjere. Ali moramo tako jer, ponovno, tako rađe svi. To vam je ono: drugi skaču s nebodera pa čemo i mi jer "kud svi Turci, tud i mali Mujo". I najgore od svega je što većina ljudi u tome ne vidi nikakav problem. Njima je onaj gusti "drvored" uličnih svjetiljki uz novu cestu na potezu Nerezine - Osor predivan, pravi melem za oči. Nema veze što bi svjetlosni efekt bio isti da je postavljena samo svaka treća svjetiljka. Predivne su im i one podne svjetiljke što gledaju direktno u nebo ispred bijelog čudovištanog "Bellevue". Ali ljudima se sviđa i "KBC Alhambra", kao i "stare austrijske" vile koje su zbog "loše statike" morale biti srušene sa zemljom pa su,

po uzoru na most u Mostaru, izgrađene nove koje su sada "još starije i još ljepše" tako da, izgleda, na to ne treba trošiti riječi. Nema smisla.

Svijet mora ići naprijed, a s njime i mi. Ali bilo bi neozbiljno ne bismo li se zapitali mora li svijet uistinu ići naprijed? I, što je još bitnije, treba li? Pojam progressa nije neutralan, on ne može postojati u sferi "objektivnog" (makar je upitno postoji li uopće objektivno) jer ovisi o tome kako ćemo ga definirati. Današnji je progres tehnološki – tehnologija je ona koja svakom minutom sve više i više napreduje. Ali gdje su tu ljudi? Napredak tehnologije ne znači i napredak ljudi. Čak štoviše, nerijetko je direktni generator ljudskog zadanovanja (na svaki penicilin dođe jedan Holokaust). Stoga je potrebno postaviti pitanje ne bi li nama u Malom Lošinj bilo bolje kada bismo se čvrsto držali onih fundamenata zahvaljujući kojima smo kroz vrijeme doživljavali prijestolnicom pomorstva? No, za takav odnos prema vlastitoj prošlosti, izgleda, prekasno. Mali Lošinj više nije prijestolnica pomorstva, on to nije već neko vrijeme. I dok je jasno da se nismo uspjeli prilagoditi dokraja novim uvjetima brodograđevnog i pomorskog "razvoja" u suvremenosti, ostaje upitno zašto smo se odrekli zlatne pomorske povijesti koja je na ovom području ponosno pisana stoljećima? Ovaj je tekst, iz tog razloga, nekrolog Malog Lošinja, ali ne Malom Lošinj kao gradu jer grad će nastaviti postojati u kakvoj god formi, već nekrolog Malom Lošinj kao prijestolnici pomorstva, zaboravljenoj u grotlu suvremene estetike.

I za kraj, potrebno je upitati se čija je to krivnja? Najlakše je uprijeti prstom na donosioce političkih odluka. Ipak, bilo bi krajnje pogrešno i lobno do te mjere pojednostaviti stvari. Krivi smo svi mi. Krivi smo jer smo letargični, jer nas više nije briga za opće, nego samo slijedimo vlastite (materijalne) interese. Krivi smo zato jer odobijamo biti građani, a zadovoljavamo se bijednim podaništvom dokle god smo (financijski) situirani. U konačnici, krivi smo jer sanjamo budućnost koja će nam olakšati kako da ostvarimo svoje osobne ciljeve, a ne budućnost koja bi bila na opću dobrobit i koja bi bila utemeljena na onome što su nam ostavili naši prethodnici. Da, vlast (nacionalna, regionalna, lokalna) bi morala bolje i više, ali smijemo li od njih zahtijevati išta dokle god sami nismo spremni na "obraćenje"? Našom nespremnosti na (duhovnu) metamorfozu, naš grad osuđujemo na život u bezdanu estetike zaborava.

POMORSKI MUZEJ OTOKA LOŠINJA

# Vanjski eksponati u Malom Lošinj

Budući da se Alejom kapetana i admiralna Lošinja počinju stvarati osnove Pomorskog muzeja Lošinja na otvorenom, predlažem jedan popis (nepotpun) eksponata vezanih uz povijest pomorstva:

(1) Polazište cijele spomen-zbirke (koja se može kasnije i dopunjavati) sastoji od interpretacijskih višezjezičnih samostojećih tabli u parku kod autobusne postaje. Tu se može parkirati, može se naći i veća grupa, koja počinje obilazak zbirke, taj prostor ćemo nazvati Trg lošinskog dobrodošlice.

Prva tabla govori ukrajno o povijesti brodarstva i brodogradnje otoka Lošinja. Prema sjeveru nalazi se još uvijek djelotno jedno od najstarijih brodogradilišta koje je 1850. godine utemeljio Marko Martinolić Kolonić. Na njemu će Nikola Martinolić izgraditi najveći drveni jedrenjak na Sredozemlju navu "Imperatrice Elisabetta", zatim prvi željezni jedrenjak u privatnim jadranskim brodogradilištima "Gange" i prvi parobrod u Malom Lošinj "Flink".

Druga tabla govori o uspjehu Lošinja-na kojeg su postigli oni koji su iselili u veće pomorske centre (Trst – Venecija – Rijeka) i tu postigli izvanredne rezultate čiji vrhunac je bila izgradnja 1927. godine najsvremenijeg motornog broda svog vremena na svijetu "Saturnije". Vlasnici broda i brodogradilišta u Monfalcone je bila obitelj Cosulich Grubeša iz Malog Lošinja.

Treća tabla govori o ponovnom razviku brodarstva kroz "Lošinskog plovidbu", te održavanje u funkciji sadašnjeg brodogradilišta kao remontne baze.

(2) Nakon tog uvoda preselimo se prema gradu do zgrade koju je izgradio jedan od pionira lošinskog pomorstva, doktor Bernardo Capponi (1758. – 1834.), prvi predsjednik novoosnovane Općine Lošinj 1806. godine. Tu je dugo godina bilo sjedište Lučke kapetanije u Malom Lošinj kao i jedan od lazareta u karanteni za obranu od kužnih bolesti brodova u dolasku. Svako spomen-zdanje treba biti obilježeno standardnom i trajnom višezjezičnom pločicom.

(3) Sljedeći spomen-objekt je crkva sv. Nikole, zaštitnika putnika i pomoraca, čiju gradnju je pokrenula Katarina Katarinić

rod. Škrivanić, žena prota Siksta Katarinića, a završena i posvećena 1857. godine.

(4) Prvo veće brodogradilište u Malom Lošinj imala je obitelj Katarinić, na kojem je 1824. godine izgrađen prvi lošinski brod duge plovidbe "Primo Lussignano", brik od 300 tona nosivosti po narudžbi župnika don Stjepana Vidulića i njegove obitelji. Ovo je bio Primo squero, danas Škverić. Osim brodogradnjom Katarinići su se uspješno bavili i brodarstvom.

Nakon prvog broda duge plovidbe uslijedili su brojni brodovi sve veće nosivosti, sve do stečaja ovog brodogradilišta 1878. godine.

Kasnije, između dva svjetska rata, na ovom je prostoru bilo brodogradilište Pietra Tarabochije Violinčića (do 1948. godine), gdje su se također gradili drveni teretni brodovi i jahte, koje je kao mladi konstruktor dizajnirao Mario Tarabochia, kasnije čuveni svjetski konstruktor jedrilica za America's Cup u New Yorku, SAD.

(5) Daljnjom šetnjom stižemo do Vele rive, pristaništa dužine 90 metara na kojem su od 1896. godine mogli pristajati putničko-teretni brodovi "Austrijskog Lloyd" na pruzi od Trsta do Kotora i natrag.

(6) Uz Velu rivu nalazi se privezan jedrenjak tipa loger "Nerezinac" s dva jarbola, opremljen jedriljem u čijem se skladištu nalazi trajna izložba povijesti lošinskog pomorstva na jedra. Povremeno ovaj jedrenjak nudi plovidbu u vodama Lošinja za one osobe koje žele vidjeti kako to izgleda.

(7) Usporedo s privezanim logerom nalazi se nekadašnja zgrada "Società dell'Unione" izgrađena 1895. godine, u kojoj se nalazio Caffè Quarnaro. U svojoj povijesti imala je višenamjensku svrhu, dok nije 2014. godine pretvorena u Muzej Apoksiomena, antičke brončane skulpture grčkog podrijetla pronađene u podmorju otoka Orjule.

(8) Sljedeće zdanje na današnjoj adresi Rive lošinskih kapetana br. 8 je kuća u kojoj je utemeljena "Lošinska plovidba" 1. kolovoza 1956. godine i bilo je godina-na prvo sjedište tvrtke do izgradnje nove upravne zgrade na Privlaci. Sada se uprava

nalazi u Ulici lošinskih brodograditelja (prije kuća obitelji Martinolić Kolonić).

(9) Ako krenemo dalje prema središtu Malog Lošinja, u visini crkve sv. Antuna Padovanskog, nailazimo na prva spomen-obilježja iz Aleje lošinskih kapetana, koja čine dosadašnji izbor za pet zaslužnih osoba u povijesti pomorstva Lošinja (Callisto Cosulich, Antonio Celestino Ivancich, Giovanni Antonio Tarabochia, Pietro Budinich, Aldebrando Petrina).

(10) Daljnjim obilaskom Rive lošinskih kapetana na broju 1 dolazimo do hotela "Apoksiomen" koje je zdanje podigao za sebe kapetan Mark Antonije Starčić, zapovjednik jedrenjaka i vlasnik brodogradilišta na Čikat.

(11) Skrenemo li prema župnoj crkvi Rođenja BDM najprije nailazimo na kapelu sv. Josipa, zadužbinu kapetana i brodovlasnika Marka Antona Tarabokije (Marco Antonio Tarabochia), najvećeg brodovlasnika jedrenjaka iz Malog Lošinja u Veneciji.

(12) U podnožju zvonika župne crkve nalazi se spomen-obilježje trojici zaslužnih prosvjetitelja i pionira lošinskog pomorstva i brodogradnje, braći Ivanu (1754. – 1831.) i Stjepanu Viduliću (1774. – 1836.) i doktoru Bernardu Capponiju, koje je otkriveno 1882. godine.

(13) Na istom pjacalu ima ulaz nekadašnja muška pučka škola u kojoj je započela radom 1855. godine državna Nautička škola u Malom Lošinj.

(14) Silaskom do Trga Republike Hrvatske naći ćemo se pred čuvenom lošinskom Nautikom u kojoj su djelovali nautički i brodstrojarski smjer od 1879. do 1975. godine.

(15) Nastavimo li obilaskom rive Priko prvo nalazimo rođnu kuću admirala Agostina Straulina, ujedno i čuvenog jedrilčara, višestrukog državnog, europskog i svjetskog prvaka te olimpijskog pobjednika 1952. godine.

(16) Stotinjak metara dalje istom obalom nailazimo na kapelu Srca Isusova, zadužbinu svećenika i brodovlasnika Dinka Skopinčića (Domenico Scopinich), a čija

RASKOŠNA MONOGRAFIJA - VODIČ PO JADRANSKIM OLUPINAMA

## Brodolomi koji izazivaju zanimanje ronilaca

U nizu gradova u kojima je predstavljena raskošna monografija "Potonulo blago Jadrana" bio je i Mali Lošinj, 9. rujna. Ambijent plavetnila zgrade Muzeja Apoksiomena ne pristaje uvijek savršeno svakoj priredbi koja se ondje održava, ali u ovom je slučaju bio posve na tragu sadržaja događaja, predaji javnosti na uvid ronilačkog vodiča po olupinama hrvatske strane Jadranskog mora.

Na 550 stranica predstavljeno je 75 mjesta od interesa ronionicima, svrstanih u tri cjeline - u sjevernom, srednjem i južnom Jadranu. Namjena i načini potonuća brodova, manjih i većih, vojnih i trgovačkih, razlikuju se, a sve okolnosti havarija detaljno su opisane, fotografirane (na fotografijama su i brodovi dok su još bili u službi), pa i nacrtane, s obzirom na to da slaba vidljivost u dubinama nije omogućavala to, da potonuli brod u cijelosti stane u kadar. I ne samo brod - u knjizi su i avioni, oboreni na ratnim zadacima.

Autor monografije je Danijel Frka (Rijeka, 1955.), instruktor ronjenja, vi-



Danijel Frka potpisuje primjerak knjige Goranu Franuloviću

šestruki državni prvak u podvodnoj fotografiji, istraživač pomorske i zrakoplovne povijesti Hrvatske. U suradnji s Jasenom Mesićem prije deset godina objavio je knjigu "Blago Jadrana", a 2002. godine "Tajne Jadrana".

Frka, u društvu urednika knjige Dragana Ogurlića, gostovao je na Lošinj kao

gost festivala "Lošinskim jedrima oko svijeta - Losinava" Turističke zajednice Lošinja, a knjiga je od interesa ovdajšoj publici ne samo zbog njenog općenitog zanimanja za temu o moru, nego i zbog toga što su opisane havarije brodova u ovdajšnjem arhipelagu.

B. PURIĆ

je kamena bista sačuvana u zdanju opće bolnice za čiji je smještaj spomenuti najzaslužniji u lošinskoj povijesti.

(17) Hodom do uvalice Priko, gdje se danas nalazi crkpa za gorivo, dolazimo do povijesnog brodogradilišta Vidulić-Peranović, te kasnije braće Skopinčić Vicerina, koji će prije Drugog svjetskog rata preseliti u New York, na Long Island, gdje su i danas djelatni.

(18) Nastavljanjem hoda do uvale Velopinj naći ćemo na spomenik mornaru, djelo kipara Dušana Džamonje (1928. – 2009.), brončani spomenik Oslobođiocima otoka Cresa i Lošinja iz 1956. godine, koji simbolizira mornarički oslobodilački desant NOV na Lošinj 20. travnja 1945. godine.

(19) Tu je bilo brodogradilište kapetana

i brodovlasnika Antuna Romana Kozulića, potom Romula Skopinčića i prvo brodogradilište Otavija Picinića.

Ostaju van ovog itinerera:

Uvala Sv. Martin:

- Gradsko groblje sa svim privatnim i javnim grobnicama

- Spomen-ploča za stradale rapske učelnike 1962. godine u nevremenu kod Trstenika

- Ruševine lazareta

- Brodogradilište Marca Sabina Cosulich

Uvala Čikat:

- Zavjetna crkvića pomoraca Anunciata i Spomenik "Addio"

- Spomenik NB 13 "Crvena zvijezda"

- Spomenik Ambrozu Haračiću

- Lazaret

- Brodogradilište Markantonija Starčića Uvala Valdarke: Brodogradilište Vidulić-Peranović

Grad Mali Lošinj:

- Kuća Pietra Tarabochie na Malinu 50, gdje se rodio Mario Tarabochia

- Kuća obitelji Katarinić, Lošinskih brodograditelja 34

- Kuća obitelji Cosulich Grubeša, nekadašnji III. dom Odgojnog doma, Gornja Bričina

- Kuća obitelji Cosulich de Pecine

- Škola "Seminario" u kuli

- Brodogradilište Antuna Tarabokije Garbariata, Otavija Picinića (sada marina LPH d.d.)

- Pomorska škola na Kalvariji od 1975. godine

Julijano SOKOLIĆ

"UOBIČAJENI" POBJEDNICI U VESLAČKOJ REGATI PASARA

# Kuljanići i Ranac ne popuštaju



OLIVER BIŽACA

Veslačka regata pasara u organizaciji Kluba pomoraca u luci Malog Lošinja - sada se to već može sa sigurnošću ustvrditi - postala je tradicija i u svojem novom životu; proteklog ljeta održano je jedanaesto izdanje regate, nadahnute nekadašnjim regatama, koje su bile tradicija u vrijeme crnobijelih fotografija, uostalom, novi je ciklus i pokrenut prema jednoj od njih, snimljenoj krajem XIX. stoljeća od

- ni manje ni više - za Lošinj legendarnog profesora Ambroza Haračića. I u pogledu sportskih rezultata, stvara se tradicija, pa su tako još jednom, treći put u nizu, isti ljudi bili pobjednici; Mladen i Tihomir Kuljanić u dvojcima te ukupno, a Saša Ranac pojedinačno. Na jedanaestoj regati, 2. rujna, po pravom ljetnom vremenu, natjecalo se šest dvojaca i sedam pojedinaca. Veslali su

približno po 800 metara, od drugog pontona, gledano s Trga Republike Hrvatske, prema bovi ispred Vele rive i natrag. Prvi su na redu bili pojedinci, veslajući na barkama duljine do 4,3 metra, a u tom je dijelu regate Ranac, na pasari Moravija Tarabocchije (registracijske oznake ML 665), uvjerljivo bio najbrži. Drugi je u cilj dovelao Nikola Jerolimić na barci Gorana Franulovića, a treći Zoran Kukavica



BOJAN PURIĆ



Saša Ranac

na barci Slobodana Drempetića. Nakon njih, redom su do cilja došli Valter Vidulić na pasari Ivana Bižace, Damjan Stanić na barci obitelji Domac, Nenad Gnjatović na barci Ratka Radanova te David Kučica na vlastitoj pasari.

Odmah nakon njih, na redu su bili dvojci na pasarama duljim od 4,3 metra, a najbrži su bili otac i sin - Mladen i Tihomir Kuljanić veslajući na barci Korina Stuparića (oznaka ML 658). Drugi su bili redovni gosti regate, Vladimir Danon i Šimun Tomulić na barci Ivana Vuljana, a treći Carlo Spanjol i Ivan Jerman, na Jermanovoj pasari. Još su do cilja redom dovelsali Miro Lovrinčić i Denis Tarabocchia na barci Dragomira Fatute, zatim Marin Božičević i Matija Tomić na pasari Antona Budinića te Tomica Baotić i Josip Pritišanac na barci vlasnika Emila Martinolića.

Po tri najuspješnija pojedinca i dvojca potom su još veslali u tzv. velikom finalu, zbog neravnopravnih uvjeta ipak revijalne naravi, a nakon obiteljskog dvojca Kuljanića, drugi je bio Ranac, pa Danon i Tomulić, a nakon njih su do cilja došli redom Spanjol i Jerman, zatim Jerolimić, pa Kukavica.

Nastavljena je praksa da je regata ujedno i prvi događaj u rasporedu festivala koji je prije sedam godina pokrenula Turistička zajednica Malog Lošinja, "Lošinjским jedrima oko svijeta", u novijim izdanjima sa skraćenim nazivom "Losinava". Tako je otvaranje regate ujedno bilo i otvaranje



petnaestodnevnog festivala, s defileom veslača duž Rive lošinjских kapetana, s Lošinjским mažoretkinjama i Puhačkim orkestrom "Josip Kašman" kao predvodnicom.

Članovi Kluba pomoraca ovom su prigodom na glavnom gradskom trgu imali štand s memorabilijama s obilježjima regate, nudeni su primjerci lista "Pomorac" te frigane ribice i vino, kao karakteristična primorska marena.

BOJAN PURIĆ



Mladen i Tihomir Kuljanić

BOJAN PURIĆ

## Korino Stuparić (1950-2023)



Ove je jeseni preminuo Korino Stuparić (74) iz Velog Lošinja, godinama sudionik - što kao vlasnik barke, što kao veslač, čak i pobjednik Veslačke regate pasara u organizaciji Kluba pomoraca. Rođen je 23. veljače 1950. godine u Malom Lošnju, po zanimanju je bio stolar, no više od toga obilježilo ga je društveni angažman, ne samo u Velom Lošnju i tamošnjoj župi, već i drugim otočnim mjestima, najčešće u ulozi osobe koja sviranjem harmonike podiže raspoloženje na feštama. Na regati pasara pobijedio je 2018. godine veslajući s Mladenom Kuljanićem.

Korino Stuparić je preminuo 26. listopada, a sahranjen je četiri dana kasnije na mjesnom groblju u Velom Lošnju.

B. P.





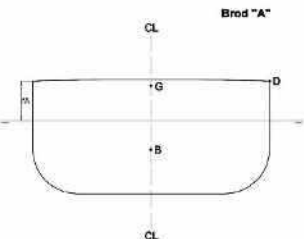


da od 2,4 m, već ionako malo po tadašnjim standardima, sniženo u stvarnosti na samo 1,98 m! Za usporedbu, nadvođe broda "Monarch", paralelno građenog broda sličnih značajki, ali prema uravnoteženijem projektu, u skladu s praksom komisije, iznosilo je punih 4,3 m!

**HMS Monarch**

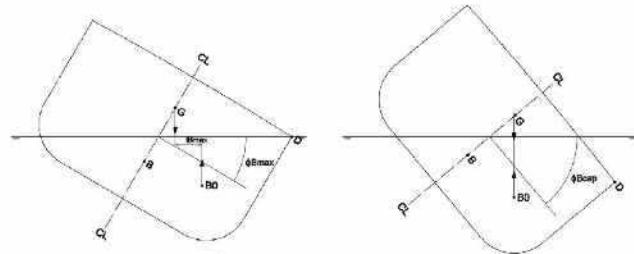
- Glavne značajke usporedbenog broda:
- Istisnina: projektirana 8 456 t;
- izvedena 8 456 t
- Duljina:  $L_{pp} = 100$  m (330'); između okomica
- Širina:  $B = 17,53$  m (57' 6")
- Gaz:  $T = 6,86$  m (22' 6"); laka istisnina
- $T = 8$  m (22'); puna istisnina
- Snast: plan jedara:  $2600 \text{ m}^2$  (27 700  $\text{ft}^2$ )

Utjecaj veličine nadvođa na značajke stabiliteta može se objasniti sljedećim skicama. Promotrimo prvo brod "A", manjeg nadvođa (veličina  $f_A$ ):



Prilikom nagibanja brodske forme, zbog asimetrije uronjenog dijela poprečnog presjeka broda, težište uzgona (tj. težište volumena uronjenog dijela broda) **B** premješta se sa simetrale broda prema uronjenom boku broda – u točku  $B_0$ . Ta točka je i točka iz koje djeluje sila uzgona, okomito na morskou površinu. Težina broda djeluje također okomito na morskou površinu, ali prema dolje i iz težišta broda, **G**. Kako se pravci djelovanja ovih sila više ne podudaraju (jer točke hvatišta **G** i **B**<sub>0</sub> nisu točno jedna iznad druge), nastaje spreg sila, tj. moment. Sve dok se točka **B**<sub>0</sub> na našem primjeru dolje nalazi desno od točke **G**, moment je uspravljajući, tj. teži spriječiti daljnje nagibanje i uspraviti brod.

Vodoravni krak između ove dvije sile zove se poluga stabiliteta i raste sve do nagiba broda pri kojem počinje uranjati rub palube (točka **D**) – na tom kutu nagiba ( $\varphi_{Amax}$ ) poluga poprima svoju najveću vrijednost ( $l_{Amax}$ ). Ovaj je slučaj prikazan na lijevoj dijelu sljedeće skice.



Kako se kut nagiba povećava, poluga se postupno smanjuje. Razlog je taj što nakon uranjanja palube više nema povećavanja uronjenog volumena na boku broda, pa se točka težišta uronjenog volumena **B**<sub>0</sub> više ne "premješta" udesno, već se daljnjim nagibanjem postupno počinje "vraćati" ulijevo, sve do kuta u kojem se točke **G** i **B**<sub>0</sub> ponovno ne nađu jedna iznad druge ( $\varphi_{Acomp}$ ). Slučaj je prikazan na desnoj dijelu gornje skice. Daljnji nagibanjem brod se prevrće, jer prelaskom točke **G** na desnu stranu moment mijenja smjer i više ne uspravlja brod, nego ga dodatno nagiba!

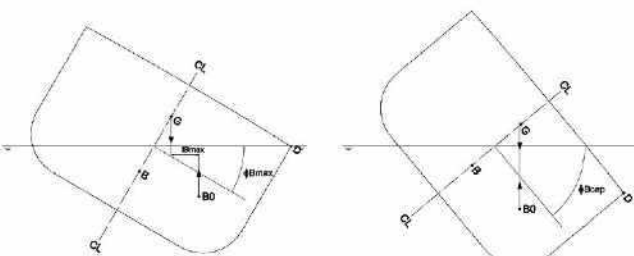
Imajući sve navedeno u vidu, promovimo sada brod "B", formu osjetno većeg nadvođa ( $f_B > f_A$ ).

Iz lijevog prikaza na donjoj skici vidljivo je da će nagibanjem forme većeg nadvođa kut urona ruba palube,  $\varphi_{Bmax}$ , biti veći nego u prethodnom slučaju, tj. točka **D** će uroniti kasnije, pri većem nagibu broda. Kako do tog (većeg) kuta, kao što smo prethodno vidjeli, raste i poluga stabiliteta, očito je da će za pretpostavljeni isti položaj težišta **G** kao i kod broda "A" najveća poluga broda "B",  $l_{Bmax}$ , biti veća od one kod broda "A", dakle,  $l_{Bmax} > l_{Amax}$ .

Također, daljnjim nagibanjem broda položaj točke **B**<sub>0</sub> počeo će se premještati natrag ulijevo, ali znatno polaganije nego u prethodnom slučaju, tako da će do pada kraka/poluge stabiliteta na 0, tj. do preklapanja pravaca sila iz **G** i **B**<sub>0</sub>, doći tek na znatno većem kutu nagiba ( $\varphi_{Bcomp}$ ) nego kod broda "A". Razlog je znatno veći utjecaj povećanog volumena od palube na nagnutom boku broda na poprečni položaj težišta uronjenog volumena **B**<sub>0</sub> u odnosu na prethodni brod.

Grafički se značajke stabiliteta prikazuju tzv. krivuljom stabiliteta (odnosno, krivuljom poluga ili **GZ-krivuljom**, kako se još naziva). Ona nastaje tako da se nad svakim kutom nagiba broda od 0° do 90° (os x dijagrama) okomito nanese vrijednost pripadnog kraka **l** (poluga stabiliteta), u metrima, za taj kut. U gornjim primjerima, ti krakovi su  $l_A$  za brod "A", odnosno  $l_B$  za brod "B". Glatka

krivulja koja spaja nanesene točke predstavlja krivulju stabiliteta broda za promatrano plovno stanje (vodnu liniju) i mjera je njegove stabilnosti u tom stanju. Na donjoj slici vidimo takve krivulje za brodove "A" i "B" iz gornjeg primjera, nanesene bez apsolutnih vrijednosti, ali proporcionalno njihovoj razlici u visini nadvođa:



Iz prikaza krivulja jasno je vidljivo sve što je prethodno navedeno: brod "A" (puna krivulja) ima osjetno manji stabilitet od broda "B" (isprekidana krivulja), jer je otpor nagibanju, izražena veličinom poluge *l*, manji, a manji je i kut nagiba pri kojem se brod prevrće ( $\varphi_{comp}$ ). Imajmo u vidu da je površina ispod krivulje, zapravo, mjera energije uspravljanja broda, pa je tako još očitiše koliko je brod "A" manje stabilan od broda "B".

Ponovimo da smo razmotrili samo utjecaj veličine nadvođa na stabilitet, jer je taj utjecaj manje očit u odnosu na mnogo intuitivniji negativni utjecaj povišenja težišta. Smanjeno nadvođe broda "Captain", na žalost, nije bilo jedini čimbenik koji je doveo do tragedije – brod je imao, očito, i više težište od onog koje je njegova forma zahtijevala, a svemu nije pomoglo ni povećano jedrilje, potrebno za očekivanu brzinu broda (uočava se da je površina jedrila, dana u tabličnim općim značajkama ova dva broda u tekstu, veća u odnosu na Monarch, iako je on znatno stabilniji brod!).

Usporedba značajki stabiliteta "Captain" i "Monarcha" na temelju izmjerenih podataka, pokazala je, nažalost tek prilikom službene mornaričke istrage tragedije, da je moment stabiliteta (uspravljanja) broda "Captain" pri poprečnom nagibu od 14° (kut urona njegove donje palube, topničke palube) nevjerovatnih 17-ak puta manji od momenta broda "Monarch" pri istom kutu nagiba (120,32 tm, nasuprot 2038,7 tm)! Kako je na moment uspravljanja, zapravo, krak uspravljanja (*l* u gornjim skicama i primjerima) pomnožen s istisninom broda u razmatranom plovnom stanju, to znači da, za poznatu istisninu i moment, možemo izračunati taj krak, tj. polugu stabiliteta.

Tako, za istisnine brodova navedene u gornjim tablicama općih značajki, te uz momente stabiliteta predočene u rečenju istrazi, možemo izračunati da je "Captain" na 14° nagiba imao polugu stabiliteta od samo 0,0153 m (15-ak milimetara!), dok je vrijednost poluge broda "Monarch" na tom kutu 0,241 m (oko 24 cm), što je svrstava u raspon uobičajenih (i dopuštenih)

vrijednosti, prema današnjim kriterijima. Valja ovdje spomenuti da važeći kriteriji IMO za stabilitet neoštećenog broda zahtijevaju vrijednost najveće poluge ( $l_{max}$  u gornjim skicama) od barem 0,2 m, pri čemu kut nagiba pri kojem se ta poluga pojavljuje ( $\varphi_{max}$ ) ne smije biti manji od 25°. Kako je u istrazi navedeno da je kut najveće poluge broda "Captain" bio 21°, jasno je da taj kriterij brod danas ne bi zadovoljio (usporedbe radi, poluga "Monarcha" dosegla je najveću vrijednost tek pri 40°!). Još je, međutim, vidljivije da vrijednost poluge na tih 21°, iako je nemamo zabilježenu, mora biti znatno manja od traženih 0,2 m, jer je na 14° vrijednost poluge bila 15 mm, tj. 13 puta manja!

Ovdje se mora naglasiti da razlika između kuta uranjanja palube (14°) i kuta najveće poluge (21°) nije u suprotnosti s navedenim u prethodnim teoretskim primjerima (gdje je navedeno da kut urona palube, praktično, predstavlja i kut najveće poluge), jer je "Captainu" pri 14° uranjao samo središnji dio palube (topnička paluba), dok je na pramčanjoj i krmenjoj četvrtini postojao zatvoreni dio trupa koji se protezao po visini sve do gornje palube jarbola ("kaštel" i "krmica", po brodskom nazivlju). Tako da je na kutovima iznad 14° krivulja stabiliteta ipak još rasla zbog daljnjeg uranjanja pramčanog i krmenog zatvorenog dijela, ali znatno manje (položenja krivulja) nego prije tog kuta – no, na 21° uranjala je i gornja paluba nad tim zatvorenim dijelovima broda, pa krivulja doseže svoj vrhunac i poslije tog pada. Brod ne možemo provjeriti po ostalim

današnjim kriterijima IMO (minimalna zahtijevana metacentarska visina, najmanja tražena površina ispod krivulje do kutova od 30° i od 40°), jer nemamo dovoljno podataka za rekonstrukciju njegove cijele krivulje stabiliteta, no i iz već viđenog jasno je da su njegove značajke stabiliteta bile znatno ispod danas uobičajenih standarda.

Znakovito upozorenje pred nadolazeću nesreću trebalo je predstavljati i ponašanje broda prilikom testiranja učinkovitosti novih topničkih rješenja, primijenjenih na brodovima poput "Monarcha" i "Captaina" (glavni topovi u okretnim kupolama tek su tada probijali svoj put na brodovima otvorenog mora): za razliku od druga dva broda na testu ("Monarch" je bio jedan od njih), "Captain" je nakon prvog ispaljenog plotuna bio praktično nesposoban za ponovno gađanje, jer je povratni trzaj uzrokovao valjanje broda s amplitudom od 20°. Zašto je i ovakav očiti dokaz manjka stabiliteta broda zanemaren, pa čak i onda kad je jasno pokazao da uzrokuje i veliko smanjenje borbene učinkovitosti (a zbog čijeg je maksimiziranja projekt i bio neuravnotežen), nije jasno objašnjeno i vjerojatno neće ni biti.

Budući da su se u nekoliko godina prevrнула i potonula tri broda s kulama ("Monitor", "Affondatore" (najjači talijanski boj iz Viškog boja 1966.) i "Captain"), sve su mornarice prestale graditi brodove s topovskim kulama. Nakon nesreće "Captain", nadvođe je s 1,37 m na idućoj oklopnjači "Devastation" povećano na 3,78 metara!

**Literatura**  
 Alujević Joško: *Osvrti na stabilitet bojnih brodova HMS Captain (1869.) i HMS Monarch (1868.)*; Split, 2020.  
 Belamarić Branko: *Viški boj u svjetlu brodskega nauoružanja*; Književni krug Split i Pomorski muzej Split; 2021.  
 Uršić Josip: *Čvrstoća broda*; FSB, Zagreb; 1972. i 1983.  
 Uršić Josip: *Plovnost broda*; FSB, Zagreb; 1966.  
 Uršić Josip: *Stabilitet broda*; FSB, Zagreb; I i II; 1962.



HMS "Captain"; topovi su smješteni ispod glavne palube uz minimalno nadvođe

"ČETIRI KANTUNA OD KUĆE"

# Život žena lošinjskih pomoraca kroz vrijeme

Brončana skulptura žene koja na rtu Annunziata rupčićem maše prema pučini posveta je svim Lošinjkama koje su ovdje ispraćale svoje muževe i sinove, često tek dječake od 12-13 godina, u neizvjesnost plovidbe morima i oceanima. Ispraćale su ih sa zebnjom u srcu i s molitvom „samo da se vrate živi i zdravi“, jer u vrijeme jedrenjaka gotovo da nije bilo lošinjske obitelji koja nije nekoga izgubila na moru. Njihov život bio je i ostao obilježen neizvjesnošću i čekanjem. Morale su biti jakoga duha, strpljive, ustrajne i samostalne u svakom pogledu, biti „četiri kantuna od kuće“. Ženskom stranom „povijesti pomorstva“ nitko se nije posebno bavio, jer o ženama lošinjskih pomoraca jedva da i ima povijesnih zapisa. A one su, osim vođenja brige o brojnoj djeci, kući, vrtu i posjedima, plovile s njima, vodile im poslove, bile i same brodovlasticama...

Prve lošinjske pomorske nevjeste bile su lokalne djevojke, no kako su pomorci plovili sve dalje od kuće, tako se i njihov izbor budućih supruga proširio. U vrijeme prvog uspona lošinjskog pomorstva u 18. stoljeću, kada se u Velom Lošinj u zahvaljujući brojnim kapetanima razvila svojevrsna „pomorska aristokracija“,



Rosalia Peranovich (u sredini), dvostruka udovica (Fetter i Scopinich) iz Malog Lošinja, bogata brodovlastnica, i sama je bila kćer kapetana

lokalni kroničar Martin Botterini zapisao je da su pomorci od oko 1770. počeli „uzimati supruga iz raznih krajeva“. Jedna od njih je zasigurno bila i Monica Stives koju je kap. Pietro Budinich upoznao na Jamajci, oženio ju i doveo na otok, da bi već godinu kasnije, 1781., na povratku s drugog putovanja u Ameriku umro od tropske bolesti. Ubrzo se mlada udovica ponovo udala za pomorca - kap. Agostina Petrinu iz znamenite velološinjske pomorske obitelji.

I u vrijeme drugog uspona lošinjskog pomorstva u 19. stoljeću, kada su primat preuzeli Malološinjani, plovilo se gdje je bilo najriskantnije i najbolje se zarađivalo. Sve se ulagalo u kupnju brodova, udio po udio do punog vlasništva. Tek kada bi posao krenuo ulagalo se u gradnju ili proširenje kuće. Živjelo se skromno, jednostavno i praktično. O luksuzu nije bilo

ni govora, smatrao se nedoličnim. Žene, svjesne rizika pomorskog posla, bile su „skrbnije“ (pa i krajnje škrte) od svojih muževa. Oni, da bi se bar malo iskupili za svoju dugu odsutnost, donosili su im razne dragocjenosti iz cijelog svijeta (porculan, svilu, satove i sl.), koje bi, izložene u „tinelu“ (skromnijoj verziji salona za primanje gostiju) dale naslutiti koliko je obitelj dobrostojeća.

Pravo obiteljsko bogatstvo bili su brodovi, a brodovi su stradavali u svakojakim nesrećama. Izgubiti brod bilo je ravno bankrotu, no najstrašnije je bilo kada je s brodom nastradala i posada, često članovi iste šire lošinjske obitelji. Prije dolaska telegrafa na Lošinj 1860. žene su vijesti o svojim najmilijima čekale tjednima, pa i mjesecima. Bojeći se najgore, na koljenima su hodočastile u zavjetnu crkvicu Navještenja B. D. M. na Čikatuu, moleći se i zavjetujući Bogorodici „da im vрати“ muževe i sinove žive doma. Mnogi se nisu vratili, neki i doslovno - oni „pokopani“ u moru ili jednostavno „nestali“. Udovice kapetana i brodovlasnika još bi

se nekako (financijski) snašle, no udovicama običnih mornara bilo je jako teško. Ako se nisu uspjele ponovo udati, teško su preživljavale radeći ono što su znale i mogle - od pletenja čarapa, šivanja i čišćenja po kućama do radova u maslinicima, vinogradima i šumi.

Kako su jedrenjaci postajali sve veći, a putovanja sve dulja, muževi su sve kraće bili kod kuće. Da bi uopće bile s njima, ustalio se običaj da žene kapetana u prvim godinama braka plove s njima. Tako se Marietta, žena kap. Giovannina Premude, 1869. ukrkala na njegov brod s bebom od četiri mjeseca i kozom, za slučaj da zbog nekog „šoka“ ostane bez mlijeka. Adeline, žena kap. Giovannija Vidulich, 1880. je nasred Atlantika rodila kćer prigodno nazvanu Oceania. Na tim putovanjima, koja su znala trajati i više godina, žene su znale biti puno više od običnih putnica. Maria Cosulich, udana za kap. Paola Tarabocchiju, nije imala djece pa je kao strastvena zaljubljenica u more i brodove često plovila s mužem. Kažu da je bila boljom „kapetanicom“ od njega - znala je koristiti sekstant, barataati jedrima i bila je jednako poslovna kao i njen brat Callisto, suosnivač brodarskog poduzeća *Fratelli Cosulich* i brodogradilišta u Monfalconeu. Žene lošinjskih pomoraca su nerijetko

bile i brodovlasticama. One iz bogatijih brodovlasničkih obitelji su već prilikom udaje u dotu dobivale i udjele u brodovima, a udovice su nasljeđivale muževljeve udjele. Tako su, uza sve poslove koje su svakodnevno obavljale, morale biti vješte i u administrativnim poslovima što je podrazumijevalo da su bile školovane. Javna pučka škola za djevojčice u Malom Lošinj u postojala bar od 1820. godine (kada je sagrađena zgrada), a za daljnje školovanje odlazile su izvan otoka. Sve to omogućilo je nekima od njih da se upuste u „poduzetničke vode“ tradicionalno rezervirane za „muški svijet“.



Caterina Leva rod. Ragusin iz Velog Lošinja s pismom svog sina kap. Pietra Giacoma, 1839.

Najpoznatiji primjer je Rosalia Peranovich. Ova kćer pomorca iz velike se ljubavi udala za Giuseppe Fettera, Švicarca koji je u Mali Lošinj došao zbog posla s kavom. Nakon 19 godina sretnog braka i trojice sinova muž joj je umro, a ona se ubrzo udala za bogatog lošinjskog brodovlasnika Giovannija Scopinicha, no i on je nakon osam godina umro. Dvostruka udovica je vlastitim kapitalom

kupila jedrenjak, bark „Rebus“, i postala prvom pravom lošinjskom brodovlasticom.

Život žena lošinjskih pomoraca nije bio lak. Uvijek je tražio puno, a davao dvojak - ili blagostanje ili borbu za preživljavanje. Sredine nije bilo. Riziku života, strpljenju i nadanju prvo su se naučile uz svoje često odsutne očeve i braću, pa uz jednako odsutne voljene muževe i sinove. Od malena su znale da se u „godinama debelih krava“ razmišlja o „godinama mršavih krava“, da treba biti strog, skrbni i hrabar, vjerovati u najbolje i biti spreman na najgore. I da je u središtu svega obitelj. Ne brodovi.

**Inera DLAKA**



Elena Botterini rod. Pechich iz Velog Lošinja u lošinjskoj nošnji s početka 19. stoljeća



Pučka škola za djevojčice otvorena je u Malom Lošinj 1820. godine



Kapetani s mnogobrojnim obiteljima u šetnji malološinjskom rivom, 1901.

# Loza "Antigo" živi i dalje: Enio Budinić kao sljednik slavne pomorske tradicije

Kada su na Rivu lošinjskih kapetana, u sklopu prve faze realizacije projekta "Aleja kapetana", postavljeni spomen-reljefi posvećeni velikim lošinjskim kapetanima (točnije njihovim brodovima), vjerojatno nitko nije razmišljao o tome da postoje i dalje živeći potomci tih slavni moreplovaca. Povijest pripada prošlosti i tamo neka ostane. Na nama je, eventualno, da se (sa sjetom) prisjećamo vremena koje je daleko za nama i da pokušamo, barem ponekad, iz njega izvući makar pokoju pouku. No, je li to posve ispravno? Možemo li povijest uistinu ostaviti prošlosti na skrb? Ili ispravnije, smijemo li uopće povijest doživljavati kao puku rekapitulaciju prošlih događaja? Povijest nam mora služiti kao mehanizam orijentacije, ona je kompas koji nas usmjerava prema putu kojim bismo trebali (odnosno kojim nikako ne bismo smjeli) kročiti. Shodno tomu, ukoliko se povijest ostavi prošlosti, njezina se glavna funkcija nepovratno gubi

jer povijesti se otarasiti ne možemo. Rezultira to velikom količinom (ogorčenih) ljudi koji se odlučuju na život u prošlosti i tada nam se ta povijest, koju smo "mudro" ostavili po strani, vraća poput bumeranga u vidu raznih revizionizama.

Važno je, stoga, ne zaustaviti se na spomen-reljefima. Oni su neizmerno bitni jer nas podsjećaju na grandioznu prošlost otoka Lošinja kakve bi se posramila i puno veća europska (kulturna i pomorska) središta, ali ako je samo to njihova funkcija, tada bi bolje bilo da nikada niti nisu postavljeni. Ti su spomen-reljefi naša povijest, to je neupitno. No, ta se povijest ne očituje u tome što ćemo (s tih reljefa) saznati godinu rođenja i smrti nekih važnih lošinjskih kapetana ili u tome što ćemo (putem nekih "fancy" aplikacija) dobiti neki (vjerojatno karikaturni, jer drugačiji nije moguć u takvoj formi) sažeti prikaz životnih i pomorskih podviga tih pomoraca. Ne, ta se povijest očituje u onome što je uslijedilo

nakon kapetana samih. Povijest tih spomen-reljefa moguće je dokraja uvidjeti tek ako se analiziraju trendovi koje su ti kapetani postavili, tek onda kada uvidimo što su ti njihovi pomorski podvizi značili za otočni puk u godinama, desetljećima, stoljećima nakon njih.

Jedna od ključnih kategorija te kapetanske ostavštine koja nam dočarava puninu povijesnosti tih ploča/reljefa jesu potomci ugraviranih kapetana. Ukoliko, pak, saznamo da su loze tih kapetana i dalje žive, tada dolazimo do zaključka da se povijest kapetana još uvijek piše. Mi, zapravo, matramo povijest u njezinu nastajanje, a kraj tog nastajanja nije na vidiku. Pietro Budinih kapetan je kojemu je posvećen jedan od (za sada) pet spomen-reljefa na Rivi. Ovaj slavni kapetan sin je jednog drugog kapetana, Antonija Budinicha, čiji se portret nalazi u Kuli u Velom Lošnju. Antonio Budinih je zasnovao lozu "Antigo" koja je kroz godine izrodila mnoge kapetane i ostale uglednike, prije svega Velog Lošinja. I premda nam na prvu zasigurno taj naziv "Antigo" djeluje iznimno arhaično, on je, zapravo, i dalje prisutan. Loza "Antigo" je i dalje živa, a povijest obitelji "Antigo" se nastavlja pisati. I to velikim slovima. A sve smo to saznali zahvaljujući Roberti Vidulići koja je, prisustvujući ceremoniji otvaranja reljefa, prišla vodstvu Kluba pomoraca i s njima podijelila (u kratkim crtama) priču o dugoj tradiciji loze "Antigo", čiji je i sama izdanak.

Roberta je kćer Arsenija (Enija) Budinicha koji lozu Budinich "Antigo", zanimljivo, nastavlja preko majčine strane. Zapravo je tek interesantna koinkidencija da je Maria, mama Enija Budinicha, i rođena i udana Budinich, tako da je, osim što je djeći prenijela lozu "Antigo", prenijela i prezime Budinich time što se udala za Budinicha (Giovannija) koji s lozom "Antigo" nema nikakve veze. Najstariji predak loze "Antigo" za kojeg su potpuno sigurni da pripada genealoškom nizu kojega su dio i Maria



Lidija Percan i članovi grupe "The Adriatics"; Enio Budinić je drugi član grupe slijeva (iz privatne kolekcije Arsenija Enija Budinicha)

Budinich i Enio Budinich (i njegova djeca Roberta i Arsenio) je, zapravo, Martin Budinich, odnosno, kako stoji u određenim starijim dokumentima kojih su se domogli Roberta i njezin otac, *Martin Budinich fu Antonio Budinich detto Antigo*. S obzirom da oznaka "fu" označava "pokojnog", to bi značilo da je Martin bio sin Antonija Budinicha "Antiga", iako ne možemo biti posve sigurni da se radi o Antoniju iz Kule, ali sve upućuje da su, u najmanju ruku, dio iste loze. Martin je, pak, imao sina za kojeg u dokumentima stoji *Martino Budinich fu Martin Budinich detto Antigo*, iz čega iščitavamo da se naziv "Antigo" ponosno prenosi s generacije na generaciju.

Kada, pak, govorimo o Arseniju (Eniju) Budinichu, treba istaknuti da je riječ o neizmerno zanimljivoj osobi vrlo živopisne biografije. Enio je rođen u Velom Lošnju ratne 1942. godine. Već je s devet godina svirao u veloselskoj limenoj glazbi. Njegov je otac, Giovanni, svirao i u prijeratnoj veloselskoj glazbi 1930-ih godina, a nastavio je to i u poslijeratnoj *bandi* pod ravnanjem maestra Giuseppea "Bepija" Legaza. Enio mu se pridružio kao jako mali dječak (dapače, bio je uvjerljivo najmlađi član glazbe), a svirao je (poput oca mu) klarinet. Veloselski je puhački orkestar postojao, napominje Enio, sve do početka 1960-ih (a ne 1955. godine, kako se dosad mislio), a nakon Giuseppea, veloselskom glazbom je, do njezina konca, ravno Bepijev brat, Giovanni "Gianni" Legaz. Enio je, uz klarinet, naučio svirati i mandolinu,

a o tome kako je onomad pjevao Enio Budinić i dan danas s radošću govore stariji stanovnici Velog Lošinja. Upravo mu je taj divan pjevački glas jako dobro došao u nešto kasnijoj fazi života.

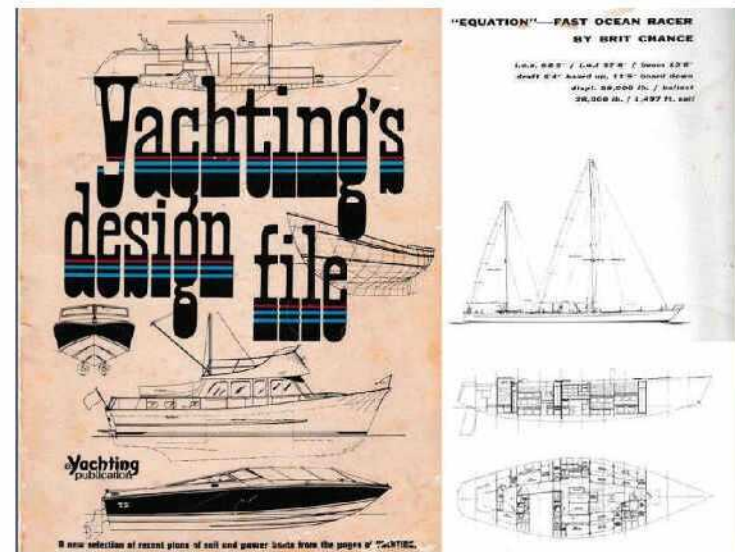
U osnovnoj je školi jednom ili dvaput, ne sjeća se točno, "pao" razred jer nije (najbolje) znao hrvatski. Doma je, naime, govorio veloselskom inačicom talijanskog jezika, a s prijateljima je, maksimalno, govorio čakavskim dijalektom, odnosno

najčešće mješavinom talijanskog i čakavskog, specifičnom za Veli Lošinj. No, talentiran je, zato, osim za muziku, bio i za matematiku te za tehničko crtanje. Iz tog je razloga sa sedamnaest godina otišao u Rijeku gdje je upisao i završio tamošnju tehničku školu. Njegov je otac Giovanni radio u škveru, a onda je 1960-ih godina uslijedila, sad već famozna, kriza u škveru i mnogi su, brinući se za egzistenciju svoje obitelji, odlučili napustiti škver, a dosta ih je napustilo i naš otok. Tako je bilo i s Budinichima koji su sredinom 1960-ih Veli Lošinj zamijenili Americom. Enio je u početku radio u Brooklynu crtajući dizajne za telefone. Nakon toga je u Philadelphia crtao kuhinje, a onda je radeći u jednom projektantskom studiju saznao da Britton "Britt" Chance jr. traži stručne tehničke crtače za svoj projektantski studio u kojem su se izradivale, za ono vrijeme, najmodernije trkače brodice/jedrilice. Poziv je to koji je Eniju, po mnogočemu, u potpunosti promijenio život.

Britt Chance je, inače, bio sin Brittona Chancea, uglednog američkog biokemičara, biofizičara, znanstvenika i inovatora u polju medicine, poznatog po značajnom napredjenju utvrđivanja medicinskih problema putem spektroskopije. Britton Chance stariji je bio i osvajač zlatne olimpijske medalje u jedrenju na Olimpijadi u Helsinkiju 1952. godine. Britton junior je, pak, bio poznati pomorski inženjer i projektant/dizajner brodica. Od oca je pokupio strast



Jedrilica "The Chance" u jednoj nizozemskoj lučici (izvor: chance42.palustris.nl)



prema jedrenju koju je kanalizirao izradom jedrilica. Upravo je u poznatom projektantskom studiju "Chance & Company" Enio ostavio najdublji stvaralački trag. Do 1975. godine (do kada je radio u tom studiju), Enio je sudjelovao u izradi nacrtu za dosta različitih jedrilica, ali dvije jedrilice su napravljene u potpunosti prema njegovim crtežima: "The Chance" i "Equation". U publikaciji iz 1973. godine naziva "Yachting's Design File" s brojnim crtežima poznatih pomorskih inženjera i projektanata onog vremena, nalaze se upravo crteži za te dvije jedrilice. Nažalost, Enio nije poimence naveden, već je cijeli studio (i Britt kao vlasnik) pokupio zasluge za autorstvo. Inače, jedrilica "The Chance" postoji i dan-danas u Nizozemskoj, a kako možemo saznati s internetske stranice [chance42.palustris.nl](http://chance42.palustris.nl) na prodaju je s početnom cijenom od 22.500,00 €. Prava sitnica.

Jedna od jedrilica u čijem je dizajniranju (točnije, redizajniranju) Enio također sudjelovao jest famozni "Intrepid" kojeg je izvorno dizajnirao Olin Stephens, a Brittov studio potpisuje možda još i poznatiji redizajn, budući da je upravo tako redizajniran "Interpid" bio najbrža jedrilica na renomiranom Kupu Amerike ("America's Cup") 1970. godine. Enio je bio vrlo cijenjen zbog svoje predanosti, preciznosti, revnosnosti, ponajprije, brzine. Govorio se, čak, da je brži od Japanaca zaposlenih u kompaniji. Japanci su u ono vrijeme (a i danas je to me slučaj) sloveli za napjedantnije i istovremeno najbrže radnike (posebice u svijetu tehnike i tehničkih znanosti). Bio je to jedan od glavnih razloga zašto je Britt iznimno cijenio Enija s kojim je postao jako dobar prijatelj. Zajedno sa svojom suprugom, inače Šampjerinkom, koju je, doduše, upoznao tek u Americi, Enio je Brittu bio na vjenčanju, što dovoljno govori da odnos Enija i Britta nije bio klasični odnos gazde i radnika, već dvojice prijatelja koji su se međusobno cijenili. Vrijedi spomenuti da je Enio, kao i većina crtača/dizajnera brodica, imao svoj specifični znak, svojevršni potpis koji bi neprimjetno stavljao na nacрте.

S obzirom na to da je bio vrlo muzikalan i nadaren za pjevanje, Enio je taj talent iskoristio i za boravka u Americi. Bio je pjevač grupe "The Adriatics" koja je brojila šest članova, redom emigranata s Lošinja, Istre i Kvarnera. Ta je grupa postojala nekih pet-šest godina, a u tom su razdoblju izdali čak i album s autorskim pjesmama i cijelim nizom obrada poznatih popularnih klasika. Kada god bi u New

York došli neki poznati glazbenici (Arsen Dedić, Ivo Robić, Mišo Kovač, Vice Vukov i razni drugi) iz ondašnje Jugoslavije, grupa "The Adriatics" je obavezno nastupala kao predgrupa. S ponekim od njih, kao što je Lidija Percan, Enio je nastupao u duetu. Ta je grupa bila iznimno popularna među istrijansko-kvarnerskom emigracijom u Americi jer su, zapravo, bili jedini bend tog tipa pa su nastupali u cijeloj Pennsylvaniji i državi New York. Nastupali su i u, tada famoznoj, "Turn Hall" u Astoriji.

Nakon deset godina života i rada u Americi, uslijedio je povratak kući u Veli Lošinj. Eniojev otac Giovanni je preminuo od teške bolesti u SAD-u gdje je i pokopan. Njegova mama Maria je bila astmatičarka, a troškovi zdravstvene skrbi u SAD-u, su, kao i danas, krajnje nehumani budući da je cjelokupno zdravstvo privatizirano. Enio je 1970. godine dobio sina Arsenija i kada je on imao pet godina, morali su odlučiti gdje će krenuti u školu. Sve su te dvojbe prevagnule u smjeru povratka u Veli Lošinj. A i srce je povlačilo nazad. Svatko tko živi u ovom kraju i osjeća ga u sebi zna o kakvoj je emociji riječ. Vratila se, stoga, cijela obitelj Budinih "Antigo" iz Amerike u Europu brodom SS "Raffaello" kojim je to, zanimljivo je, bilo zadnje putovanje. Putovanje iz New Yorka do Genove je trajalo devet dana. Uslijedilo je potom putovanje vlakom iz Genove do Trsta, ali budući da su radnici talijanskih željeznica u to vrijeme štrajkali, putovanje do Trsta im se znatno odužilo te su iz tog razloga izgubili bus koji ih je iz Trsta trebao dovesti do Rijeke. U Trstu su zato morali uzeti taksi do Rijeke, otkuda su napokon busom došli do Lošinja. Jednostavnije je bilo doći iz New Yorka do Genove, negoli iz Genove do Lošinja.

Po povratku, Enio nije našao posao u struci i ispočetka mu nije bilo jednostavno. Povratak iz Amerike te 1975. godine je, zasigurno, bio svojevršni šok, ali srce se nemoguće usprotiviti. Bavio se radno vrijeme pjevanjem, a kasnije samo za gušt. Enio je, inače, suvlasnik stare veloselske rezidencije na Rialtu koja je, po svemu sudeći, sagrađena oko 1700. godine i ona je materijalni dokaz da loza "Antigo" nastavlja živjeti. Enio i njegova postignuća su, pak, dostojan nematerijalni slijednik slavne loze "Antigo" koja će nastaviti živjeti i u njegovoj djeci i u njegovim unucima. Povijest onih spomen-reljefa, stoga, nije konačna, već je to knjiga čije se pisanje s ponosom nastavlja. I ne vidi joj se kraja.

Damjan STANIĆ

POGIBIJA UČENIKA  
1962. GODINE

## Obilježili smo 61. godišnjicu tragedije



I ove godine, obilježili smo, sada već 61., godišnjicu stradanja naših učenika kod otočiča Trstenika.

Cvijeće su položili i svijeće zapalili naši maturanti, a s nekoliko riječi o tragičnom događaju učenicima se obratio prof. Renato Dudić. Na polaganju vijenaca u more, u ime Kluba pomoraca, pridružio nam se i predsjednik Lucio Jurjako.

Hrvatska radiotelevizija je, od ove godine, tragediju uvrstila u program "TV kalendara", a unutar priloga "Dogodilo se na današnji dan" bit će emitirana svake godine 27. travnja, na dan tragedije.

R. D.

LOŠINJ JE POSJETIO CLAS BRODER HANSEN, PISAC I POMORSKI POVJESničAR IZ NJEMAČKE

# Kršten vodom iz boce s lošinjskog jedrenjaka

Lošinjski godišnje pohode mnogobrojni turisti iz Njemačke; gotovo je svaki četvrti iz te zemlje, tradicionalno jakog lošinjskog turističkog tržišta. U velikoj mjeri, to se ljudi iz godine u godinu vraćaju Lošinju, pa se u novinama i na internetu ljeti često pojavljuju prilozima o njemačkim gostima koji dolaze i po nekoliko desetljeća, prenose naklonost prema otocima na svoju djecu, pa i unučad, razvijajući pritom ljubav prema Lošinju, ponekad i bolje poznavanje ovdašnjeg zemljopisa od onih koji ovdje žive cijele godine, postajući svjedoci promjena u izgledu i duhu mjesta.

Neki su primjeri drugačiji, a da pritom ipak postoji osobita povezanost s Lošinjem. Ljetos, u kolovozu, Lošinje je prvi put posjetio Clas Broder Hansen, pisac i pomorski povjesničar, koji je krajem ove godine napunio sedamdeset godina. Njegov zavičaj je otok Amrum, jedan od otoka Sjeverne Frizije, u arhipelagu u Sjevernom moru koji pripada Njemačkoj, a vrlo je blizu granice s Danskom, pa i sam Hansen ima danske korijene. Amrum je površine nešto veće od dvadeset kvadratnih kilometara, a ondje živi nešto više od dvije tisuće stanovnika, dvostruko više nego prije sto godina. Velik dio površine otoka prekriven je pijeskom, a glavna gospodarska grana je turizam.

Hansenova veza s Lošinjem? Godinu prije no što se rodio, dakle 1952. godine, njegovi su roditelji šetali plažom na otoku i u pijesku pronašli bocu rakije od borovice. Popili su sadržaj boce, doznali da je da s jedrenjaka "Istro", koji se uslijed neвременa nasukao u otočnom plićaku u rujnu 1899. godine. Ovaj 38,7 metara dug bark, s 426 bruto registarske tone, izgrađen je u Malom Lošinju i bio je u vlasništvu lošinjske obitelji Hreglich (Hreglič), a zapovjednik mu je bio kapetan Domenič Hreglich. Neposredno nakon havarije, posada je u dramatičnim uvjetima prenočila na nasukanom brodu kojeg su tukli i razbijali valovi. Videni su sa svjetionika, a srećom je već postojala telefonska veza, pa je kontaktirana pomoć. O havariji postoje izvještaji, a kapetan se pismom javio ocu s tužnim vijestima o poslovnoj katastrofi.

Boca s jedrenjaka, koja je 53 godine stajala u pijesku Amruma, ostala je kao zanimljiv "suvenir" u obitelji Hansen - bilo je to doba kada se zanimljiva ambalaža čuvala. Mladi bračni par Hansen, nakon što je krajem 1953. godine dobio sina Clasa, dao ga je krstiti, a pritom je - prema običaju - korištena voda iz zdenca, s tim da su na obred vodu donijeli upravo u boci s lošinjskog trgovačkog jedrenjaka. To je odredilo Hansenovo zanimanje za Lošinje i njegovu pomorsku-brodograditeljsku tradiciju i napokon su se ove godine stekli uvjeti da i osobno posjeti



na daleko više knjiga radio kao urednik, surađujući s autorima knjiga o pomorstvu u jedrenju. Veliku popularnost imale su monografije od regatama "The Tall Ship Races"; kada bi bile održavane u Njemačkoj, imali bismo knjigu objavljenu samo deset dana nakon regate. Napisao sam veliku monografiju o njemačkim putničkim linijama, kao i rječnik pojmova o brodovima, a i jedna i druga su prevedene na druge jezike. Pisao sam i o počecima njemačke carske mornarice, a sada ipak prvenstveno zadržujem od iznajmljivanja kuće na Amrumu, o sebi nam je rekao Hansen za našega susreta tijekom fešte "Pomorska večer" u Malom Lošinju, a tijekom razgovora pokazao nam je časopis "Der kleine Amrumer" u kojemu je prije tri godine objavio prilog na deset stranica o brodu "Istro", lošinjskoj pomorsko-brodograditeljskoj povijesti i obiteljskoj priči koja ga na jedinstven način veže s Lošinjem. Bio je ovo njegov prvi dolazak na Lošinje, ali je već bio u Hrvatskoj. Godine 1975. posjetio je Zagreb i otada pamti posjet Međunarodnoj smotri folkloru, a bio je i u Slovenskom primorju, u Piranu, na skupu pomorskih povjesničara. Zanimljivo je da je u Malom Lošinju, igrom slučaja, odsjeo u neposrednom susjedstvu prostorije Kluba pomoraca.

Bojan PURIĆ



27. PROSINCA 2008. GODINE U LUCI TEMA U GANI

# Havarija na brodu “Katarina” s opisom sanacije nastale štete

Sjećam se da sam tog 27. prosinca 2008. godine tijekom večernjih sati u društvu pokojne supruge gledao televizijski program. Nešto prije odlaska na spavanje, oko 23 sata, rekao sam joj kako bi Nova godina mogla biti mirna i proteći bez havarija na brodovima tvrtke “Lošinjska plovidba” gdje sam obnašao funkciju tehničkog direktora. Inspektor broda, pokojni Ljubomir Štropin, nazvao me telefonom 10 minuta do ponoći rekavši da mu je zapovjednik broda “Katarina” upravo javio o havariji nastaloj tijekom iskrcaja tereta u luci Tema. Prema zapovjednikovim riječima, tijekom iskrcaja dvanaestmetarskim metalnih šipki dimenzija 100 x 100 mm x 12000 mm, vezanih u zajednički bunt od devet komada, došlo je do njihova pada na pokrov dvodna (tank top) u skladište broj 3 probivši pokrov dvodna tanka goriva te su neke šipke probile i dno oplata broda. More je zatim počelo probijati u tank goriva, a gorivo i more iz tanka je počelo ulaziti u skladište broj 3. U međuvremenu je zapovjednik mailom poslao sliku goriva u skladištu broj 3. Na slici ispod je prikaz goriva u skladištu broj 3.



Broj “Katarina”

U tom je trenutku bilo jasno što će se morati poduzeti kako bi se uklonila nastala šteta. Naime, dokovanje nije dolazilo u obzir zbog mogućeg curenja goriva tijekom dokovanja broda te zbog tereta na brodu. Nazvao sam direktora Zlatka Mokovića te ga o svemu obavijestio. Dogovorili smo da što hitnije odem u Temu i vidim što se u datim okolnostima može napraviti. Odmah sam organizirao aviokartu i već 28. prosinca u 19 sati bio na brodu.

Zapovjednik, upravitelj stroja, oba prva časnika i ja dugo smo razgovarali te smo se na kraju složili da se ništa ne može napraviti dok se ne zaustavi prodor mora, ispumpa gorivo iz skladišta broj 3 te vidi stanje pokrova dvodna, odnosno veličina oštećenja. Bili smo sigurni da je dno broda probušeno jer se skladište napunilo gorivom. Preko broskog agenta organizirali smo ronioca kako bi pregledao podvodni dio trupa.

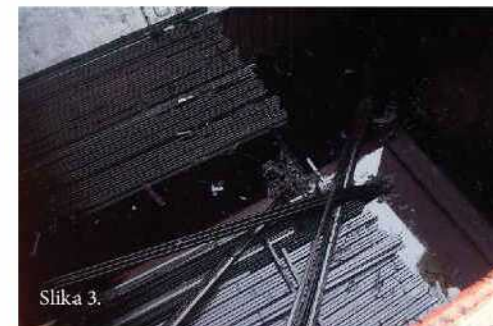
Dana 29. prosinca u ranim jutarnjim satima nakon zarona i pregleda, ronilac je napravio fotografiju oštećenja. Iz rupe na ravnom dnu oplata broda virila je jedna od devet čeličnih šipki koja je probila oplatu.

Dali smo nalog ronioncu da s drvenim klinovima, što je moguće bolje, začepi oštećenje te na taj način spriječi ulazak mora u tank goriva. Šipka koja je virila iz trupa ostala je na mjestu kako je i nađena. Ronilac je na naše zadovoljstvo stručno i dobro obavio zadatak. Prodor vode bio je spriječen.

Nakon toga je trebalo isprazniti gorivo iz broskog skladišta 3 no tako da ne dođe do moguće polucije i onečišćenja mora u luci. Ispumpavanje kaljužnom sisaljkom nije dolazilo u obzir te se tražilo drugo - sigurnije rješenje. Brod je imao dvije transfer-sisaljke goriva, jednu veću i jednu manju. Kako je gorivo bilo manje specifične težine od mora, usis transfer-pumpe u tanku bio je u moru. Odlučili smo koristiti veću transfer-sisaljku. Jedan od problema je bio i što učiniti s ispuhanim morem iz tanka goriva. S obzirom na to da je brod imao visinske tankove odlučili smo ispuhivati more iz tanka goriva u jednog od njih. Naravno, tijekom ispuhavanja postavljena je straža kako bi se kontrolirala kakvoća upumpane vode u visinski tank te da se zaustavi ispuhavanje ako more prestane biti čisto (slika 2).



Slika 2.



Slika 3.



Slika 4.



Slika 5.

Na velikoj transfer-sisaljki skinuli smo tlačnu cijev i umjesto nje montirali požarno crijevno. Kraj cijevi digli smo na palubu i umetnuli u visinski tank broj 3 lijevo kako je prikazano na slici 5. Ispumpavanje je počelo bez većih problema i nivo goriva u skladištu je počeo lagano padati. U visinski tank broj 3 lijevo slijevalo se čisto more. Konačno se sve gorivo iz skladišta broj 3 iscijedilo kroz oštećenje u tank goriva (slika 3). Tada smo mogli organizirati grupu radnika s kraja koja je odmah krenula s čišćenjem zaujlenih površina skladišta kako bi se, kada dode vrijeme,

moglo pristupiti saniranju štete i vrućim radovima (slika 4).

Nakon što je skladište bilo očišćeno od goriva i degazirano vidio se obim nastale štete. Utvrdili smo zbog čega je došlo do pada tereta s brodske dizalice.

Devet šipki bilo je međusobno vezano u bunt s čeličnom žicom debljine 6 mm. Dimenzija bunta bila je 300 x 300 x 12000 mm i težine od cca. 8500 kg. Tijekom iskrcaja lučki radnici nisu koristili propisane čelične brage za tu težinu tereta. Za iskrcaj su koristili dva čelik-čela koja su bila vezana u zajedničku očnicu dovoljno veliku

da se za kvači za kuku brodske dizalice. Na drugom kraju oba čelik-čela bile su upletene čelične kuke.

Umjesto da takvu bragu koriste samo za malo podizanje tereta i umetanje adekvatnih braga za iskrcaj iz broskog skladišta, podizali su teret s kukama zakvačenim za žicu debljine 6 mm. U jednom trenutku došlo je do pucanja žice na jednom kraju bunta te je cijeli bunt okomito pao na pokrov dvodna ispod kojeg se nalazio tank teškog goriva (slika 4). Uz to što je probijen pokrov dvodna tanka teškog goriva, jedna od šipki probila je i



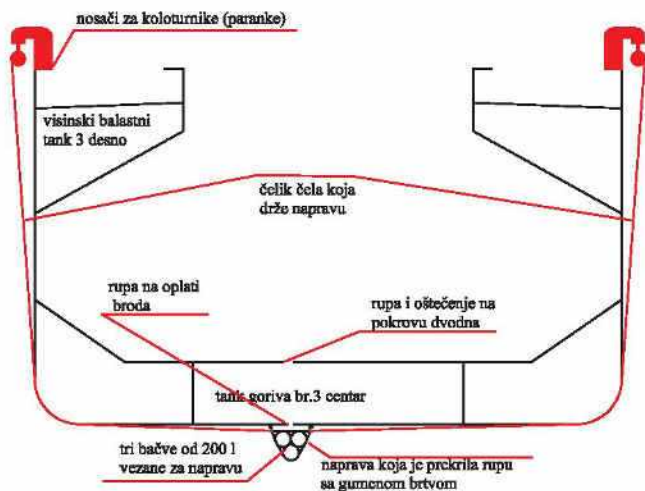
Skladište broj 3 naplavljeno je gorivom i morem iz tanka goriva



Oštećenje dna na oplati broda



Odrezani oštećeni limovi pokrova dvodna



Shematski prikaz postavljanja vodonepropusne naprave (kutije) na mjesto oštećenja

oplatu broda ispod tanka goriva kao što je već navedeno. Nakon toga more je prodrlo u tank goriva te su gorivo i more kroz rupu na pokrovu dvodna napunili skladište broj 3. Zakonom spojenih posuda skladište se napunilo do visine trenutnog gaza broda.

Pripremili smo se za izvlačenje šipki iz rupe na pokrovu dvodna. Ronilac je pripremio drvene klinove. Brodskom dizalicom izvukli smo savijene šipke iz tanka, a ronilac je zatim začepio rupu na oplati broda. Sve je proteklo prema dogovorenom planu.

Nastavilo se s ispuhavanjem morske vode iz tanka goriva u visinski balastni tank, tank broj 3 desno. Kada se vidjelo da ispuhavanje more nije više čisto, ispuhavanje je zaustavljeno. Na transfer-sisaljci goriva tlačna cijev ponovo je vraćena na originalno mjesto. Sondiranjem tanka goriva broj 3 centar utvrđena je približno ista količina koja je bila i prije havarije. Preostalo gorivo iz tanka broj 3 centar ispuhali smo u ostale tanke goriva. Prije bilo kakvih radova na otklanjanju štete bilo je potrebno degazirati tank broj 3 centar. Parne serpentine za grijanje goriva u tan-

ku nisu bile oštećene te smo jednu prerezali. Otvorili smo paru za grijanje tanka i ona je kroz prerezanu serpentinu ulazila u prostor tanka. Zatvorili smo poklopce na tanku i nakon tri dana parenja, unutar-nje površine tanka bile su potpuno čiste. Ispumpali smo preostalo gorivo i kondenzat. Zatim je napravljen test na zapaljive plinove te je rezultat bio negativan. Od ovlaštene osobe dobili smo certifikat da se može pristupiti toplim radovima odnosno autogenom rezanju oštećenih limova na pokrovu dvodna.

Mogli smo promijeniti limove i strukturu pokrova dvodna, ali nažalost nismo mogli učiniti ništa s oplatom broda. Došlo se na ideju da napravimo čeličnu kutiju s gumenom brtvom koju ćemo podvući pod brod do mjesta gdje se nalazi probijena oplata. Zbog toga smo poprečno, s obzirom na položaj rupe sa lijeve i desne strane, provizorno napravili nosače za koloturnike (paranke). Pristupilo se izradi čelične kutije i nosača koloturnika s obje strane broda. S obzirom da je čelična kutija bila izrađena od limova debljine 10 mm, njezina težina bila je znatna te ju zbog toga ne bi mogli priljubiti na dno broda gdje se nalazila rupa. Veličina kutije bila je 1200 mm x 1000 mm i dubine 200 mm što je davalo težinu od cca 200 kg s pojačanjima i nosačima gumene brtve. Kako bismo kompenzirali težinu kutije s njene donje strane montirali smo tri prazne bačve po 200 litara i dobro ih čeličnim trakama zavarivanjem učvrstili za kutiju. Prije spuštanja u more bačve smo napunili vodom kako bi ulaskom u more sve skupa moglo tonuti. Kada je kompletna naprava otišla u more, spuštenu



Priprema na ravnom dnu spremna za umetanje i zavarivanje novog lima



Umetnut i zavaren novi lim na oplatu broda



Drago Skočilić i upravitelj stroja, pokojni Ante Margan iz Svetog Kuzma te u tanku Zoran, brodski mehaničar



Izmijenjeni i zavareni oštećeni limovi na pokrovu dvodna skladišta broj 3

je do dubine ravnog dna broda. Tada su ronionci komprimiranim zrakom istjerali dio vode iz bačvi i cijelu napravu učinili indiferentnom kako bi se lakše manipuliralo i namještalo napravu na oštećeni dio oplata broda. Uz pomoć posade na koloturnicima i ronionca, naprava je namještena ispod oštećenja, na ravnom dnu broda. Na kraju su ronionci komprimiranim zrakom istjerali svu vodu iz bačvi te se naprava priljubila uz dno. Ronionci su, zbog mogućeg propuštanja, za svaki slučaj gumenu brtvu uz oplatu premažali dvokomponentnom smjesom koja se stvrdnjava i reagira pod vodom.

Treba napomenuti da smo sve radove izvodili u prisustvu eksperta klasičarskog društva "Bureau Veritasa" i njegov nadzor. Cilj je bio izvršiti popravak bez dokovanja broda na zadovoljstvo klasičarskog zavoda bez primjedbi.

Nakon postavljanja nepropusne kutije na dno broda uvjerali smo se da više ne postoji ni minimalno propuštanje mora u tank goriva. Dodatni tlak mora dodatno

je pritiskao kutiju uz oplatu broda sa cca 7.2 tona (površina kutije 120 cm x 100 cm = 12000 cm<sup>2</sup> a na šest metara gaza tlak je 0.6 bara što daje 12000 x 0.6 = 7200 kg). Pristupilo se autogenom rezanju oštećenog dijela oplata i strukture iznad nepropusne kutije, a prema uputama eksperta BV izrezan je pravilan otvor za ubacivanje novog lima.

Napasiran je novi lim na pripremljeni otvor te zavaren za oplatu broda. Sva oštećena struktura, koljena, ukrute i čjevovod za grijanje parom su izmijenjeni i zavareni prema propisima "Bureau Veritasa". Glavni posao je bio završen i moglo se pristupiti izvlačenju naprave te popraviti oštećenja na pokrovu dvodna.

#### Ukratko o brodu "Katarina" "Lošinjke plovidbe"

Brod je napravljen u ožujku 1986. godine u Japanu kao brod za rasuti teret. Njegova nosivost je bila 28467 tona na gazu od 10.21 metara s pet brodskih skladišta

i četiri brodske dizalice, svaka nosivosti 25 tona. Duljina preko svega bila je 174.97 metara, a širina 26 metara. Brod je pokretao glavni motor "Sulzer" 5 RTA 58 snage 4564 kW kod 99 o/min. Tri pomoćna motora, svaki od 550 kW, davali su potrebnu električnu energiju brodu.

U ime "Lošinjke plovidbe" brod sam pregledao u ruskoj crnomorskoj luci Tuapse sredinom mjeseca ožujka 2006. godine. S obzirom na starost od dvadeset godina, brod je bio u odličnom stanju, kako trup i struktura trupa tako i strojarница s cijelim postrojenjem što uključuje i brodske dizalice. Brod je nakon iskrcaja, zbog dokovanja prosljedio za tursko brodograđilište u Tuzli.

U međuvremenu je sklopljen kupoprodajni ugovor između grčkog vlasnika i "Lošinjke plovidbe" te je preuzet na sidrištu Istanbul u travnju 2006. godine ušavši tako u flotu "Lošinjke plovidbe" kao prvi veći brod za rasuti teret.

Drago SKOČILIĆ



Stanko i Goran, mehaničari iz radionice LP u Rijeci, s napravom



Naprava izvučena na palubu



PIŠE FIORE SAGANIĆ, UPRAVITELJ STROJA

# Brodaska sudbina

Jesen, 1960. godine

Hridine morske zapljuskuju vali  
Šum oštrog vjetro ori se svud.  
Nad morem se bljeskaju talasi mali,  
Zrak je nad njima oblaka pun.

Zvijezde se kriju nad oblakom tamnim.  
Mjesec naherio ukrivo svoj nos.  
Pjenuši se more nad dnom neba ravnim,  
I šapat ga tajni raznosi kroz noć

Udara more u visoke stijene,  
O litice bijele kamenog spruda.  
Onako odvažno, bez mnogo truda.  
Kamenje klima, brodove ljulja  
I prijeti se svima.

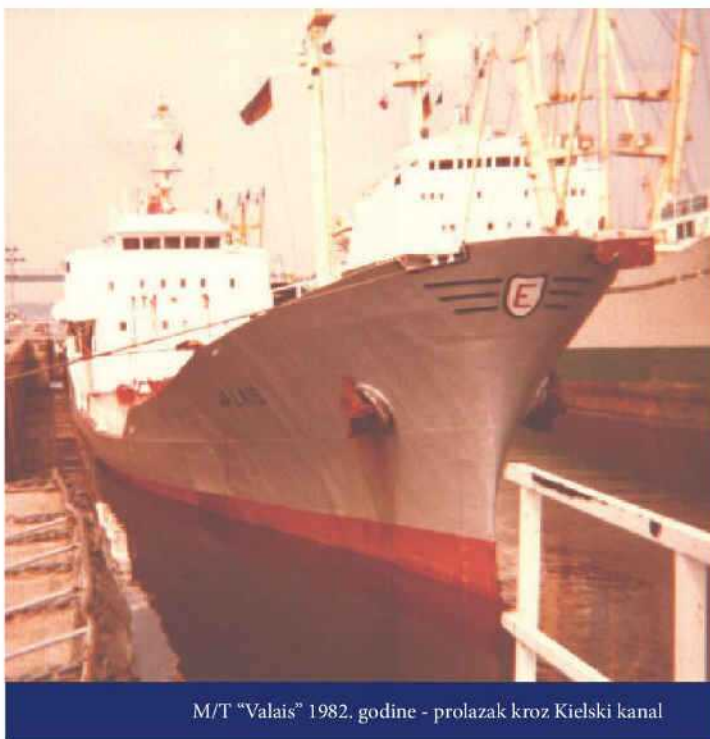
Uzdišu ljudi što su na njima.  
Vapaje šalju, mole se svima.  
Nervozno gledaju nemirno more,  
Koje ih ljulja od jutarnje zore.

Pomozite ljudi mlade mornare.  
Oko njih valovi bjesne,  
A nad njima orkani krstare;  
Viju se k nebu i spuštaju cilju,  
Ljuljaju jadne brodove stare.

Škripa se čuje, nezgrapna strava.  
Lom neki čudan na moru se zbiva.  
Strašan prizor, jeza je prava.  
Oluja je tome kriva.

Uskipjelo more na brodu se pjenu.  
Raznosi živo, a mrtvo pere.  
Visoko nad brodom u oblaka sjeni,  
Duša se jedna na nebo vere.

Tijelo je njeno u moru grob našlo.  
Životi su drugih na tom bili rubu  
A brod taj slično je snašlo,  
Jer je stradao u načinu grubu.



M/T "Valais" 1982. godine - prolazak kroz Kielski kanal

## Post scriptum

Pri spašavanju jednog francuskog ribarskog broda u olujnom moru Lionskog Zaljeva, s brodom "Valais", uspjeli smo u zadnji tren spasiti posadu, s pojasevima za spavanje, vezanim na konopu i tako ih dizali na brod jednoga po jednoga, prije samog potonuća tog broda. Jedan je mornar tu nestao, i uzaludan je bio svaki pokušaj da ga nademo. Užasno je bilo gledati kako pred našim očima brod nestaje u zagrljaju okrutnog mora. Ovu sam pjesmu asociirao sa spomenutom tragedijom, mada sam ju napisao najmanje 20 godina ranije. Bilo je to negdje ujutro kada smo isplovili iz Genove ravno prema Gibraltaru pa dalje za Lisabon, gdje smo trebali krcati vino porto za Englesku. Već pri samom isplavljanju, osjetili smo malo uzburkanje

more negoli obično. No, što smo se više približavali Lionskom zaljevu, osjećalo se da nećemo imati mira ako ga *traveršamo* (presijećemo) jer smo bili prazni i nismo još bili ukrcali balast, misleći da nećemo naići na loše vrijeme. Stoga je barba odlučio da dok krcamo balast, skrenemo malo uz kraj i smanjimo ljuljanje. I kad smo brod već dobro napunili balastom, presjekli smo Lionski zaljev i skrenuli u prijašnju *rotu* prema Port Vendresu i dalje prema Gibraltaru. Sad nas je more tuklo s desnog boka i valovi su prelazili preko palube. No, nije nas više bilo briga što nas valja i što se preko nas prelijevaju valovi jer smo imali dovoljno balasta. Mogli smo tada krcati balasta koliko god nam je bilo potrebno s obzirom da su nam svi tankovi bili prazni. To je prednost brodova tankera.

I baš sada kad smo napokon na miru

plovidi dalje, odjednom su na mostu preko fonije (taj brod nije imao telegrafista) čuli poziv "Mayday", ili kako to današnji pomorci nazivaju S.O.S. Jedan ribarski brod je tražio pomoć, a mi kao da smo bili naručeni da ih spašavamo budući da smo se nalazili prilično blizu tih nesretnika. Da nismo prethodno skrenuli prema kopnu radi ukrcavanja balasta ne bismo prošli tako blizu njih i tko zna kako bi oni završili jer u blizini nije bilo drugih brodova. Valjda je sudbina htjela da nabasamo na njih i priskoćimo im u pomoć. Bili smo im prilično blizu, ali, zbog velikih valova i jakog vjetro koji je prašio, nismo ih mogli odmah uočiti. Kad smo se više približili i okrenuli *provu* prema vjetru te ih našim brodom malo zaštitili, vidjeli smo da su se oni već bili pobacali u more i bespomoćno plivali, a njihov je brod već bio polovicu pod vodom. Pobacali smo u more sve pojaseve za spašavanje privezane konopom i nastojali smo im se što više približiti. Onako u zavjetrini našeg broda, uspjeli s jednog boka su popadali u more i brod se nagnuo pa su ga valovi tako nagnutog visoku *mrtvu bandu*, pogotovo ako su krcati. Mi smo imali prilično balasta pa kako se brod ljuljao tako smo ih dizali na brod u trenutku kad bi se pojavio koristan val.

No, kad smo pomislili da smo ih konačno sve spasili, brodolomci broda koji se potapao su izjavili da im fali motorist. Iako je brod bio već više od polovice potonuo, on je nastojao nekako začepiti kvar koji im se desio u stroju. Rečeno nam je da im je puknuo ventil "Kingston" (to je naš strojarski izraz za glavni usis mora u kaljuži negdje ispod motora) i da je voda naglo potopila *pajole*, a ubrzo i motor koji se tada i pogasio. U nadi da nekako zamota puknuće, motorist je vjerojatno zagnjurio ispod *pajola* ili možda čak i motora, a s obzirom da se brod valjao mogao je udariti glavom o nešto i tako se gotovo sigurno onesvjestio i posljedično utopio. Oni su ga zvali i zvali, ali kad je voda već počela izlaziti iz motornice, oni su se pobacali u more da ih brod ne povuče na dno. Kad smo dizali posljednjeg čovjeka na palubu, taj ribarski brod je upravo tonuo i oni su uspjeli vidjeti samo krajnji dio *prove* koji je pred našim i njihovim očima nestajao ispod uzburkanog mora i najvjerojatnije povukao za sobom nestalog zadnjeg člana posade. Uzalud smo dugo kružili iznad potonulog broda, ali jednog čovjeka nismo uspjeli pronaći. Bilo je tužno otići i misliti na nestalog jadrnika. Mi smo se našim brodom približili kopnu i kontaktirali službu

spasioca. Oni su helikopterom došli iznad nas i, mada ne bez problema zbog jakog vjetro, podigli jednog po jednog unesrećenog, a mi smo potom nastavili plovidbu. Žalili smo za jednim nestalim, ali smo bili sretni što smo spasili barem ove ostale od te sulude brodske sudbine.

Bio mi je to drugi put da gledam kako mi pred očima u dubinu nestaje brod pod naletom ogromnih valova. Ovaj put u Lionskom zaljevu, a prvi put u *Biškađu* (Biskajskom zaljevu). Ovaj u Lionskom je bio mali ribarski brod, a onaj u *Biškađu* je bio ogromni, u to doba najveći brod kontejner, "Hamburg" po imenu. Novi na prvom putovanju i potopljen kao "Titanic". Mi smo s malim brodom od oko 3000 BRT bili najbliži pozivu za pomoć, ali kad smo stigli na lice mjesta, nije više bilo ni broda ni posade. Sve je potonulo, osim nekoliko kontejnera koji su ostali plivati. Nismo se smjeli približiti tim kontejnerima kako nas ne bi potopili. Zaključili smo da su *rice* koje drže kontejnere popucale. Kontejneri s jednog boka su popadali u more i brod se nagnuo pa su ga valovi tako nagnutog jednostavno progutali. Valovi su bili toliko veliki da kad smo kasnije prolazili pored drugih brodova i bili iza valova, nismo ih mogli niti primijetiti. Manji brodovi lakše prođu na velikim valovima nego oni du-

gački, jer manji brod ide gore-dolje po valu, a veliki brod siječe valove i loše prođe. Mi smo našim brodovima *vinarima* na stotine puta prošli *Biškađ* bez problema, mada smo se naljugaljali i ne-naspavali.

I talijanski M/B "Tito Campanella" od 29.000 BRT je bio potopljen u *Biškađu*, pedesetak milja ispred nas, kad smo prolazili tim "grobijem brodova", kako nazivaju taj zaljev, i povukao za sobom posadu od 29 članova. Kad smo kasnije prošli iznad tog potopljenog broda, jer smo bili na istoj ruti, mogli smo samo izmoliti "Oče naš" za nastradale jadrnike. Nikakvog znaka potonuća nismo opazili, niti smo čuli poziv za pomoć. Možda i zbog mraka koji se približavao. Pomorci koji ovo budu čitali znaju što znači prevoziti *lamjere* (limovi za oplatu novih brodova u škveru), teške nekoliko tona. Ako nisu dobro *ricane*, s lakoćom probiju oplatu broda i tu nema više spasa. A upravo se to desilo tom brodu. Ne želim ni spominjati da je kapetan tog broda imao 27 godina, a njegova žena, ujedno i prvi oficir, bila je još i mlada. Nikad se nije saznalo tko je nadgledao *ricavanje* tih limova. "No comment!" Ali koliko god se mi zgražali zbog pojedinih situacija koje se dogode na moru, teško je ne zaključiti da je nerijetko upravo takva, crna i ružna – brodska sudbina.

M/T "Valais", obale Zapadne Sahare, u travnju 1981. godine  
Zajednički ručak članova posade (s lijeva na desno):  
upravitelj stroja Fiore Saganić, I. časnik stroja Antonio Scalabrino,  
kapetan Ivan Carić, II. časnik Zoran Armanini

IZ KATALOGA IZLOŽBE "TUČ' MORE" U ETNOGRAFSKOM MUZEJU SPLIT

# O iskustvu slikom: Formica



Brik-škuner "Formica" u plovidbi (preuzeto iz knjige "Ricordando Lussino" vol. II, N. Hreglich Mercanti, 2001.

Nakon smrti supruge, brodovlasnik Antonio Ernesto Rodinis iz Malog Lošinja svoje je jedino dijete, sedamnaestogodišnju kćer Giuseppinu, poveo sa sobom na more. Više od godinu dana zajedno su plovili Mediteranom na austrougarskom jedrenjaku "Formica"<sup>1</sup>. Unatoč teškoćama koje bi pokobile i mnogo snažnije te odvojenosti od ostatka obitelji i prijatelja, ta je mlada djevojka osjećala more svojim domom. Prisjećajući se tog razdoblja, Giuseppina svjedoči: "Plovidba mi je pričinjala veliko zadovoljstvo". Najtežu lekciju o opasnostima plovidbe naučit će 28. listopada 1886. g. Prevozeći rogač s Cipra u Italiju, jedrenjak "Formica" u osvit dana našao se u velikoj oluji. Na brodu je, uz dvoje Rodinisa, bilo devet članova

posade. Stiješnjeni između žestokog vjetera i uzburkanog mora, sva su im nastojanja bila uzaludna. Prethodno izgubivši kurs, više nisu mogli odrediti poziciju broda. Duboka tama isprekidana grmljavinom pripremala ih je na najgore, stoga su podigli zauzlanu zastavu nadajući se da će ih uočiti kakav brod u prolazu.<sup>2</sup> Dok je olujno nevrijeme jačalo našli su se među grebnima misleći da su blizu Afrike. Nošena valovima, "Formica" je snažno udarila u jednu stijenu čime je započeo nezaustavljiv

1) Dvojarbolni jedrenjak tipa brik-škuner sagrađen 1881. g. u Malom Lošinj u brodogradilištu Nikole Martinolića (nosivost 230 t; dimenzije 26,9 m x 6,62 m x 3,42 m).

2) Isticanje brodske zastave vezane u čvor u pomorskoj je tradiciji od davnina označavalo traženje hitne pomoći. Premda je modernizacija pomorske signalizacije formalizirana 1855. g. prihvaćanjem prvog Međunarodnog signalnog kodeksa, takvo se označavanje plovila u opasnosti zasigurno zadržalo kroz čitavo 19. st.

prodor vode. U roku od 15 minuta skladišta su poplavljena, teret je izgubljen, a najgore je tek bilo pred posadom. Prvo je stradao kapetan kojeg su odnijeli ogromni valovi, da bi dijelovi jedrenjaka potom nestajali jedan po jedan, razbijeni u tisuće komada. Isto je zadesilo i čamac za spašavanje, čime je propao pokušaj spašavanja. Jedini preostali dio broda bila je krma na kojoj se posada okupila, zavezavši se za ogradu. Tako su dočekali zoru, nakon svakog vala gledajući je li bio koban – nedostaje li tko... Svitanje je donijelo konačan rasplet kobnog brodoloma, koji se nije zbio uz obalu Afrike, već Sardinije. Mještani tamošnjeg naselja Pule digli su uzbunu uočivši jedrenjak na stijenama te se okupili na plaži tražeći rješenje za spas brodolomaca. Budući da je oluja još bjesnila, bilo je preopasno uputiti neki brod. Na nagovor brodovlasnika Rodinisa jedan je član posade odlučio riskirati život i bacio se u more opasan užetom povezanim s krmom. Uspjevši doplivati do kopna,

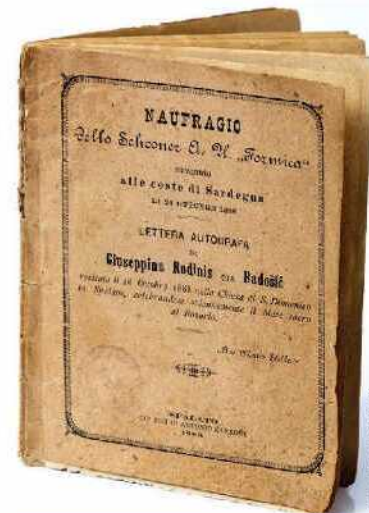
privezao je konop za obalnu stijenu i time spojio brodolomce s kopnom. Unatoč velikom riziku svi su se članovi posade uspjeli spasiti na isti način. No, ne i Rodinisi. Dok su se pokušavali domoći obale, orkanski vjeter ih je valovima bacao na stijene. Onemoćalu i izranjenu Giuseppinu otac je zavezao za jednu hrid namjeravajući se vratiti do krme po dodatno uže. Ona ga, međutim, više nikada neće vidjeti. Nešto kasnije progutalo ga je more. Zahvaljujući upornosti mještana Pule, koji unatoč neuspjesima nisu odustajali od pokušaja spašavanja djevojke, Giuseppina je onesviještena izbačljena s hridi. Do nje je oko podneva, također opasan užetom, uspio doploviti lokalni mesar Salvatore Laconi Melis. Zbrinuta je u obitelji načelnika Pule čiji su mještani bili veoma posvećeni njenom punom oporavku. Ne želeći ga otežati, zatajili su joj očevu smrt uvjeravajući je kako je on na oporavku u bolnici u obližnjem gradu Cagliariju. Za sudbinu svog oca Giuseppina će saznati tek naknadno. Tako je pred odlazak iz Pule posjetila grob kapetana "Formice", ne znajući da je na istome mjestu ukopan i njen otac.

O svim ovim događajima saznajemo iz pisma koje je Giuseppina dvije godine nakon brodoloma uputila trogorskom dominikancu Angelu Mariji Miškoviću. Njeno je svjedočanstvo višestruko vrijedan povijesni izvor koji ne samo otkriva da sada nepoznate detalje jednog brodoloma iz prve ruke, već služi i za istraživanje pučke religioznosti onodobnih lošinjskih pomoraca. Sadržaj pisma otkriva duboku religioznost autorice koja, prisjećajući se kaosa i straha u fatalnom brodolomu, stalno ističe kako je ona – najmlada i naj-

krhkija – čitavo vrijeme molitvom hrabrila članove posade zahvaćene očajem.

Osobito je istaknut zavjet koji je ranjena Giuseppina uputila u patnji čekajući spas na hridi: ako preživi i vrati se kući, bosonoga će iz Malog Lošinja ići do rta Čikat odnosno crkve Navještenja Blažene Djevice Marije, moleći putem krunice. Rijeka o zavjetnom svetištu lošinjskih pomoraca oko kojeg su koncentrirane stoljetne prakse kako onih koji su odlazili na more, tako i onih koji su ostajali za njima. Kao siročić u punom smislu te riječi, Giuseppina najvažnijom uspomenom na oca preminulog u pokušaju da ju spasi, smatra srebrnu medaljicu Gospe od Montenera koju joj je poklonio tri mjeseca prije brodoloma.<sup>3</sup> Njeno pripovijedanje o brodolomu i oporavku vrvi kršćanskim izričajem. Ne čudi stoga ni da je prvo što je, ozlijeđena i izbezumljena, upitala svog raščupanog i zadihanog spasitelja: "Jesi li ti kršćanin?", naglašavajući da bi radije umrla nego se predala "barbarima da je požderu", što je u skladu s njenim općim doživljajem Afrike.

Giuseppina je uz originalno pismo trogorskom dominikancu poslala i pjesmicu koju su za nju skladali mještani Pule, za tim nekoliko fotografija te komadić užeta kojim je bila spašena kao – kako kaže – "dokaz istinitosti njenog svjedočanstva". Njeno je pismo kasnije višekratno iskorišteno. Osim što je pročitano 28. listopada 1888. g. – na drugu obljetnicu brodoloma – u splitskoj crkvi sv. Dominika tijekom obilježavanja mjeseca krunice<sup>4</sup>, pridedeno je i za tisak te se prodavalo kao knjižica. Ta programatska publikacija u skladu je s uvjerenjem autorice i nakladnika da doprinoseći širenju vijesti o čudotvornom

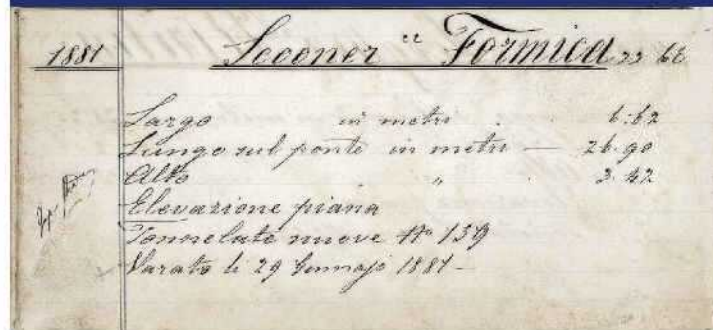


Knjižica "Naufragio dello Schooner A. U. Formica avvenuto alle coste di Sardegna li 28 ottobre 1886" izdana u Splitu 1888. g. (HPMS)

spašavanju brodolomaca čine ispravno kršćansko djelo. U tom kontekstu i samu publikaciju možemo smatrati svojevrsnim zavjetnim darom (ex-voto).

Petra BLAŽEVIĆ  
kustosica Hrvatskog pomorskog muzeja Split

Zapis o gradnji jedrenjaka "Formica" iz 1881. g. u bilježnici lošinjskog brodograditelja Nikole Martinolića (HPMS)



3) Svetište Gospe od Milosti, poznatije kao Gospa od Montenera, katolička je crkva na brežuljku Montenero iznad talijanskog grada Livorna. Poznato je po mnogobrojnim zavjetnim darovima vjernika. Budući da je brat Giuseppinog oca stanovao u Livornu, vjerojatno je nabava tog medaljona povezana s njim, a sugerira zadržavanje i odanosti Blaženoj Djevici Mariji i kod Lošinjana koji su odselili iz domovine.

4) Posvećenost listopada pobožnosti krunice zadržala se u Katoličkoj crkvi sve do danas, a potječe od važnog događaja europske pomorske povijesti. Molitva krunice i kult štovanja Blažene Djevice Marije snažan su uzlet doživjeli nakon pobjede kršćanske koalicije nad Osmanskim Carstvom u bitci kod Lepanta 1571. g. Bio je to najveći pomorski sukob mornarica kršćanske Europe i "osvajaca nevjernika", pred čiji je početak papa pozvao kršćane da molitvom krunice i utjecanjem Bogorodici osiguraju nebesku pomoć mornaricima Zapada.

O OTVARANJU KUĆE KOSTRENSKIH POMORACA PIŠE JULIJANO SOKOLIĆ

# Slava i proslava Kostrene



CENTAR KULTURE KOSTRENA

Koncem godine se obično mjere i pišu postignuća u proteklom vremenu. Za pomorce je dobro vrijeme oko sv. Nikole, zaštitnika pomoraca i putnika, kada mnoga primorska i otočna mjesta slave svojeg zaštitnika. Na Lošinj su to Veli i Mali Lošinj, Čunski pa i kapelica na Osoršćici ponad Nerezina je posvećena sv. Nikoli. I otok Susak slavi. I druga mjesta po Primorju i otocima slave ovog sveca koji nas je povezao s morem i kojemu se utječemo kad nam treba zdravlje i sretan povratak. Pa ne samo pomorcima, pomaže i svakom našem čovjeku i ženi. Kad je moja nona Dumica 6. decembra 1919. godine ustala i zavapila: "Svijeti Mikula parneste mi muža na uov škuoj!" dogodilo se čudo, jer se nono toga dana, nakon pet dugih ratnih godina, pojavio živ i čitav na kućnom pragu gdje ga je dočekalo šestero nedorasle djece.

Nisam mogao bez tog uvoda i pomisli koliko su naši dragi pomorci i njihovih doma trebali pomoć i utjehu u dugom i upornom boju za život i preživljavanje na moru i s morem. I sada smo saznali da se okrenemo prošlim vremenima i nebrojenim našim pomorcima i njihovim obiteljima, za spomen muke i odricanja koja su otpjeli, prikazati dio za spomen i sjećanje, za ponos i slavu. Zaredali su se muzeji i izložbe. Ove godine je takav spomen prostor pripao i Kostreni, a kako s Kostrenom i njezinim ljudima imam dragi i prijateljski odnos, htio sam ovim zapisom, sjetiti se i čestitati

na otvorenju "Kuće kostrenskih pomoraca" u zgradi bivše čitaonice u Svetoj Barbari. Tamo je na tri etaže ureden centar kostrenske povijesti i tradicije koji svjedoči o svim žrtvama, ali i uspjesima povezanim s cjelokupnim povijesnim bivanjem na prostoru ovog prelijepog razvedenog kraja.

Moje upoznavanje s Kostrenjanima ide u prve dane mog školovanja u Bakru 1958. godine pa su protekle mnoge godine i mladenačkog prijateljavanja, i zajedničke navigacije, i pisanja o pomoračkoj pustolovini i povijesti. Na brodu sam stekao trajnog prijatelja Miroslava Stipanovića, na nekadašnjim "turbinašima" "Marjanu" i "Drvaru". Bilo je to vrijeme neprestanog posla i u luci i po moru na održavanju i zamjenama brtvi na propuhivačima čađe parnih kotlova. Pod nemogućim temperaturama, gdje se kalilo ustrajnost i prijateljstvo. Tu sam plovio pod zapovjedništvom kapetana Srečka Mažera i Teodora Medanica, rođenih Kostrenjana. A prije toga, još kao dak na praksi, bio sam pod zapovjedništvom barbe Jure Suzanića, koji se u mirovini prometnuo u vrijednog povjesničara i pisca.

U njegovim Odrezanim stranicama zapisao je na stranici 317: "Prije polaska iz Jadrana, na još jedno, četvrto putovanje (za sjeverne SAD godine 1961, op. J.S.) ukralo se na brod 26 novih članova posade, s njima i trinaest daka pomorske škole". Među tom trinaestoricom, bilo nas je osam naučičara i pet brodstrojara trećeg razreda bakarske Nautike. Od tih pet, zadnji sam da mogu pisati ove retke, a za naučičare

ne znam. Majkama kostrenskih pomoraca posvetio je monografiju "Kostrena pod jedrima" o željeznim ljudima s drvenih brodova, kada su u drugoj polovici 19. stoljeća mnogi Kostrenjani plovili na jedrenjacima i bili njihovi vlasnici.

Ovdje ću dodati još jednog autora, liječnika Vjekoslava Bakašuna, koji je prikupio diljem svijeta poginule, nestale i umrle pomorce Kostrene tijekom 19. i 20. stoljeća u knjizi "Patnje i smrt su našli tamo gdje su življenje tražili..." i posvetio je njima koji su svoje zdravlje i svoj život ostavili na brodu i moru.

I za kraj još moram posebno spomenuti kap. Igora Stipanovića koji je za ovogodišnjeg sv. Nikolu zaslužio priznanje nagrade za životno djelo "za svekoliki doprinos društvu i kulturnom životu Općine Kostrena". Nakon četrdeset godina plovidbe smogao je snage prikupiti opsežnu građu za dragocjene knjige naše pomorske povijesti. Tragični konac opstojao "Jugolinije" odnosno "Croatia line" opisao je u "Sumraku kvarnerskog brodarstva" na skoro četrsto stranica velikog formata, a onda još i "Parobrodarstvo Rijeke u vrijeme Austro-Ugarske monarhije" na tri stotine stranica. Dakako da je dao i veliki doprinos rodnom kraju prikupljanjem neponovljive dokumentacije o Sv. Barbari i bratovštini sv. Nikole ovdje osnovanoj 1869. godine. S obzirom na to da će kap. Igor Stipanović 26. siječnja navršiti osamdeset godina, uz čestitke, želim mi još mnogo dobrih i plodnih godina.

POMORSKA PUBLICISTIKA (5)

## Prilog mediteranskoj pomorskoj etimologiji

Prošle je godine izašlo jedno izdanje, za pomorce i one koji vole "slane" knjige, posvećeno svakodnevnom jeziku ljudi mora. Naime, ne znam koliko takvih knjiga izlazi kod nas, knjiga koje govore o moru, životu s morem i brodovima, barkama i mornarskoj književnosti. Otkad smo više primorska nego pomorska zemlja, raduje svako djelo koje opisuje dio života koji je naš narod prikupio stoljetnim iskustvom ne bi li nešto ostalo barem u sjećanju zapisano. Pa tako treba cijeniti svačiji trud osobito ljudi od znanosti i pera.

Autorica knjige o kojoj je riječ, pod naslovom "Pomorska terminologija Kostrene", mlada znanstvenica Nina Spicijarić Paškvan, prikupila je marljivim radom i uz pomoć brojnih suradnika, čak 607 leksema kostrenskog kraja, i lijepo ih razvrstala u devet semantičkih polja: 1) Vrste i karakteristike plovidbe; 2) Dijelovi, oprema i održavanje plovidbe; 3) Jedrenjaci, jedrilice i jedrenje; 4) Užad i čvorovi; 5) Izgradnja i popravak plovidbe; 6) Plovidba; 7) Čovjek i more; 8) Prioba i more i 9) Meteorologija.

Za svaki je leksem napisano značenje ili objašnjenje na hrvatskom jeziku. Svi su leksemi etimološki analizirani kako bi se pokušalo utvrditi njihovo podrijetlo. Nakon određivanja etimologije, za svaku se natuknicu potražila inačica u određenim hrvatskim dijalektima rječnicima.

Kostrenski pomorski leksik s jedne je

strane posebni leksik uskog kruga ljudi čija je djelatnost u vezi s morem i pomorstvom, a s druge se radi o pomorskom rječniku koji u sebi nosi arealne značajke kostrenskog područja te time i čakavskih govora sjevernog Jadrana.

Dr. sc. Nina Spicijarić Paškvan je viša znanstvena suradnica u Zavodu za povijesne i društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Rijeci. Područje njezina znanstvenog i stručnog djelovanja obuhvaća kontaktnu lingvistiku (posebno romansko-slavensku), frazeologiju, toponimiju, etimologiju, sociolingvistiku, te je uglavnom vezano za područje Kvarnerskog primorja.

Stoga u knjizi govori o hrvatskoj pomorskoj terminologiji kroz pomorsko nazivlje u hrvatskim obalnim govorima, te o jezičnim slojevima u istoj terminologiji.

Knjiga je tvrdo ukoričena, sadrži 293 stranice, s opsežnom bibliografijom te abecednim kazalom leksema. Može se nabaviti za cijenu od 22 eura pri Srednja Europa, Trg Ivana Meštrovića 9, 10020 Zagreb, e-mail: srednja.europa@vip.hr

"Ova je knjiga pokušaj da se fragmenti minulih vremena predaju u ruke novim generacijama mornara kroz riječi koje kriju tajne o velikom plavetnilu iz kojeg smo svi ponikli i kojemu se na koncu svi i vratimo", iz recenzije.

Julijano SOKOLIĆ

## Više pažnje ostalim pomorcima

Pomorski kapetani i ostali pomorci!

Ovom prilikom želim skrenuti pažnju široj pomorskoj javnosti na jednu anomaliju koja se u zadnje vrijeme sve više pojavljuje u mnogim pomorskim časopisima ili u komuniciranju u pomorstvu. Sve više se ističe samo pomorski kapetan kada se piše o pomorskoj struci, tako da ispada kao da ostalih struka u pomorstvu nema. Mogu razumijeti da je u ona davna vremena, kada su postojali samo jedrenjaci, kapetan bio glavni lik, ali kasnije, kada je došlo do promjene u pogonu brodova otkrićem parnog stroja pa sve do danas, kada imamo razne pogone, kao turbinski pogon, motorni, atomski i ostale na najsuvremenijim brodovima, kao što su LNG, tanker, kontejneraši, *cruiseri* itd. imamo na brodovima sve više ing. strojarstva, elektromehaničara, elektroničara i raznog drugog tehničkog osoblja, tako da se treba govoriti o pomorcima na tim brodovima, jer posadu čine pomorci od malog od kuhinje pa do zapovjednika.

Svaki brod čini posada toga broda i svi su oni pomorci, tj. ljudi koji plove na tim brodovima i obavljaju razne zadatke, te tako doprinose da brod obavlja svoj zadatak kojemu je i namijenjen.

Ne želim da me se krivo shvati, već mi je namjera da se u pomorskom životu više govori i piše o svim pomorcima kao cjelini, a ne samo o pomorskim kapetanima. Brod je bio i bit će kao jedna obitelj, a tu obitelj čini posada broda. Sjećam se, još se nedavno u Bakru sv. Nikola (zaštitnik pomoraca) slavio odvojeno, tj. pomorski kapetani su slavili za sebe, a mi ostali pomorci posebno. Međutim, zajedničkim dogovorom sada se sv. Nikola slavi zajedno, tj. sa svim pomorcima od malog do kuhinje pa do ostalih struka kao strojara i kapetana.

Još jednom, ne želim da me se krivo shvati, plovio sam 20 godina i ostalih 20 godina radio sam u pomorskoj struci do penzije i nikad nisam bio u sukobu s pomorskim kapetanima niti ostale posade. Stoga molim sve one koji se bave pomorstvom da malo više pažnje posvete svim tim pomorcima koji su tako vrijedni u svojim zvanjima i čine jedan zajednički kolektiv, a to je posada broda na čelu sa zapovjednikom broda. Hvala na razumijevanju i mirno more!

ing. brodstrojarsva  
Josip Grubešić  
(Cavle, 10. 9. 2023.)

NAJAVA KNJIGE KAP. IVE SAGANIĆA

# “Martinšćica – Povijest mog zavičaja”

Kapetana Ivu Saganića upoznali smo 2016. godine kroz monografiju “Naši stari Vidošćani”. Kako bi napisao navedeno djelo, autor je trebao izraditi vrlo iscrpno istraživanje u raznim arhivima, ali i iščitati mnogobrojne knjige. U razgovoru s njime, uvijek naglašava, kako je u svojim istraživanjima spremao razne zanimljive mu podatke o svojem zavičaju, na taj način izrađena je velika baza podataka o Martinšćici i njenoj okolici. Šteta bi bila, da tako veliko znanje ostane zaboravljeno, stoga je kap. Saganić započeo uređivanje i sređivanje raznovrsnih podataka. Rođena je ideja za tiskanjem djela kojeg najavljujemo. Kako autor rado kaže: “Naše Vidošćane radio sam za naše Stare, a povijest Martinšćice napravio sam za sebe, jer tu sam rođen i odrastao”.

Ivo Saganić rođen je 10. srpnja 1946. godine u martinšćanskoj pomorskoj obitelji. Osnovnoškolsko obrazovanje pohađao je u Cresu gdje se preselio 1953. godine s majkom i bratom, radi želje roditelja da pruže bolje obrazovanje i bolju budućnost svojim sinovima. Srednju pomorsku školu polazi u Malom Lošinj, da bi od 1965. kao kadet plovio na brodovima riječke broderske kompanije “Jugolinija”. Pomorsku karijeru obogaćuje preokoeanskim plovidbama i diplomom pomorske škole u Rijeci. Dva puta je brodom obišao svijet, a 1973. godine pomorsku karijeru nastavlja na kompaniji “Bornhofen Reederei” iz Hamburga. Kapetanski ispit polaže 1975. godine pri Višoj pomorskoj školi u Piranu. Iste godine preuzima komandu m/b “Rapid Bridge”, broda za prijevoz kontejnera njemačkog brodovlasnika.

Od 1978. godine kap. Saganić je sljedećih dvadeset godina radio na dužnosti zapovjednika u riječkoj luci na lučkim tegljačima i tankerima kompanije JPS. Nekoliko mjeseci bio je na posudbi kompaniji “Crodux”, kako bi iz bugarskog brodograđilišta dopremio novoizgrađeni brod “Lana” u Rijeku. Godine 1999. odlazi na rad u Nigeriju radeći na

naftnim platformama američke kompanije “Halliburton” i “Hercules”. U dalekoj zemlji rađa se ljubav za istraživanjem svojih korijena.

## Naši stari Vidošćani

Godine 2012. kap. Saganić, nakon 47 godina što je bio vezan s morem i 37 godina zapovjedništva po raznim brodovima, umirovljuje se i nastavlja još većim žarom istraživati obiteljsku povijest, kao i povijest svojeg zavičaja. Sljedeće godine u selu Vidovići osniva svoj Etno-foto muzej sela Vidovići. Na svoj sedamdeseti rođendan, kap. Saganić predstavio je knjigu “Naši stari Vidošćani” pisanu na lokalnoj čakavštini u kojoj je obradio 95 obitelji tojest 456 stanovnika u protekla dva stoljeća. Godine 2017. zahvaljujući knjizi primljen je u europsku organizaciju SIMRA (“Social Innovation in Marginalised Rural Areas”). Kao jedini predstavnik Hrvatske sudjelovao je na radnoj skupini u lipnju 2018. u Padovi (Italija). Sljedeće godine, sudjeluje u radnoj skupini u Aberdeenu u Škotskoj gdje je predstavio Vidoviće - selo koje je doživjelo transformaciju od tradicionalnog seoskog življenja u selo koje se bavi modernim turizmom. U Aberdeenu SIMRA odlučuje dio knjige prevesti na engleski jezik. Knjiga je bila 2020. godine štampana u Bratislavi u Slovačkoj pod nazivom “Rural life revival - Social Innovation in Vidovići - Cres Island”.

## Muzej Andrije Linardića

Sada već kao umirovljenik, kap. Saganić je 2019. godine pokretač i jedan od osnivača udruge “Magriž” koja se brine za kulturnu baštinu Martinšćice. Jedan od uspješnih projekata udruge je promocija imena Andrije Linardića i njegovog djela. Glavna zadaća udruge “Magriž” bila je uređenje, a danas je briga o Muzeju Andrije Linardića, koji je otvoren 12. kolovoza 2020. Zeleći upoznati otočane s imenom i djelom Andrije Linardića, udruga

je organizirala razne izložbe i sudjeluje u raznovrsnim projektima. Godine 2021. snimljen je film “Samo jedna kapljica – čitav oblak mirisa” koji govori o Linardićevom teškom, ali uspješnom životnom putu, a kap. Saganić bio je scenarist filma. Iako u zasluženoj mirovini, kap. Ivo Saganić ne miruje, već svaki svoj slobodni trenutak izdvaja s velikom ljubavlju za povijest svog zavičaja, želeći upoznati i ostaviti trag budućim generacijama.

Iz naslova novog djela autora Saganića, “Martinšćica – Povijest mog zavičaja”, možemo vidjeti da je autor obuhvatio cjelokupnu povijest Martinšćice sve do današnjega doba. Od nastanka sela Martinšćica, a i šire, smatrajući cijeli otok Cres svojim zavičajem, do današnjeg doba. Izdvajajući mletačku vladavinu, francusku, austrijsku i talijansku vladavinu kao i jugoslavensko razdoblje. Osim povijesnog konteksta, kap. Saganić izdvojio je podatke posvećene zanimanjima koja su prehranjivala Martinšćane, a radi se o ribarstvu, brodarstvu i brodogradnji. Zanimljivo su obradene pomorske nesreće koje su se dogodile u blizini Martinšćice, a radi se o nasukanju na Zeči, brodolomima u uvali Tiha i mnogim drugima. Posebna pozornost posvećena je naseljima u blizini Martinšćice, okolna naselja bila su od izrazite važnosti za razvoj i urbanizaciju Martinšćice. Kao što Martinšćica nije mogla bez svojih okolnih naselja, tako ni oni nisu mogli bez Martinšćice. Nadalje, izdvojene su zaslužne osobe koje su sudjelovale u razvoju i širenju dobrog glasa o Mar-

BOJAN PURIĆ



Ivo Saganić snimljen prilikom prošlogodišnjeg otkrivanja spomen-ploče destileriji A. Linardića u Martinšćici

tinšćici. Posebno poglavlje posvećeno je Andriji Linardiću zahvaljujući kojemu je Martinšćica bila prepoznatljiva na svjetskoj razini. Obradeno je poglavlje turizma radi kojeg se Martinšćica obnovila i vratila svoju prepoznatljivost koju je u povijesti stekla, ali vremenom ju je nažalost izgubila zbog raznih nepovoljnih povijesnih događaja. Pronalaženjem raznih arhivskih podataka o Martinšćici, autor iznosi i mnoge dosad nepoznate podatke, tako primjerice u svojem djelu iznosi podatke napuštenog sela Padova, koje je do današnjega dana velika nepoznanica i budi zanimanje mnogih stanovnika našega arhipelaga.

Vjerujem da svatko može pronaći zanimljivo poglavlje u ovom opsežnom djelu koje će nam otvoriti nova saznanja o povijesti Martinšćice, koja do danas nije obradena u ovakvom konceptu.

Kapetanu Ivi Saganiću želimo uspješno tiskanje monografije, u radosnom iščekivanju promocije djela “Martinšćica – Povijest mog zavičaja”.

Giovanna JEROLIMIĆ TOIĆ

SJEĆANJE

# Prolaz kroz Panamski kanal prije tridesetak godina

Skoro svakodnevno slušamo i vidimo na televiziji, kako je bilo kod nas prije tih tridesetak godina; razne događaje koji podsjećaju na to vrijeme. Ali, kako smo to proživljavali mi na brodovima - o tome u medijima ništa. Pa evo jednog malog priloga i o tome.

Brod je “Vojvodina”, kompanija je “Jugolinija”, na putu za Južnu Ameriku - Peru i Čile. Zapovjednik kap. Ante Brbora iz Dubrovnika, a ja kao prvi palube.

Svaki dan vijesti iz domovine, većinom negativne. Spominje se i Madagaskar. Sve se ruši. Kroz sve zlo koje nas snalazi, probija se i nada u neko bolje i konačno sutra. Posada se okuplja, druži i razgovara. Nema više podvajanja na Dalmatince i domaće. Svi smo isti. Pitamo se kako dišu i što očekivati od naših iz “jugo” i “crvene” kompanije.

Na palubi sam. Prilazi mi jedan kormilar pa će “Čife, zove vas barba i kaže da je hitno”. Ulazim u kabinu zapovjednika, a ovaj me povuče i zalamata vratima. Ovi su poludjeli, viče. Što je, barba? Što? Bac pred mene papir, ali ne stignem pročitati što na njemu piše, jer on nastavlja. Ovi iz kompanije su poludjeli. Sve ovo što traže ne mogu i ne znam kako riješiti. Pokušavam nešto reći, ali ne uspijevam. Zapovjednik nastavlja vičući.

Traže od mene promjenu imena kompanije “Jugolinija” u “Croatia Line”. Skidajući zvijezda s dimnjaka. Obojiti dimnjak bojama hrvatske zastave i na kraju podignuti na glavni jarbol hrvatsku zastavu.

Dobro, nastavlja, svi znamo da se čuda i svašta događa, ali takvima neće dozvoliti prolaz kroz kanal.

Ne treba spominjati i moje uzbuđenje. Svakakvih slika sadašnjosti i budućnosti koje se roje mojim mozgom. Kažem ja zapovjedniku: “Barba, svakome mora biti jasno da po navigaciji ne možemo pitaravati izvana, ali ostalo sve možemo”. A nakon ovoga što smo dobili iz kompanije, nema više natrag.

Sljedi sastanak posade. Uzelo bi previše prostora i o tome. Dva dana do Paname. Ujutro, osam sati, i makiništi već na dimnjaku. Odvaruju zvijezde. Ne ide baš brzo, no ostalo će sigurno ići lakše. Zvijezde su konačno na “boat decku”. Čujem pitanje - što ćemo sa zvijezdama, čife? A što? Jednu bacite u more tu, u Atlantik. A što s drugom? Drugu ćemo baciti u Pacifik, da se nikada više ne nađu skupa. Na sidrištu smo ispred kanala. Posada je obaviještena kako u osamnaest sati dižemo hrvatsku zastavu. Skupilo nas se “samo” šesnaest. Ostali su na dužnosti ili su “zaboravili” doći. “Terco”, zovnem trećeg palube. Isti je tu, s otoka Krka, ali iz miješanog braka. Pitam ja njega: “Treći, jes li ti za ovu novu i našu državu koja se rađa?” “Jesam, čife”, odgovori. “E onda imaš posebnu čast. Ti ćeš podignuti hrvatsku zastavu”. Poredali smo se. Diže se hrvatska zastava uz gromko pjevanje hrvatske himne. Prošli smo kanal.

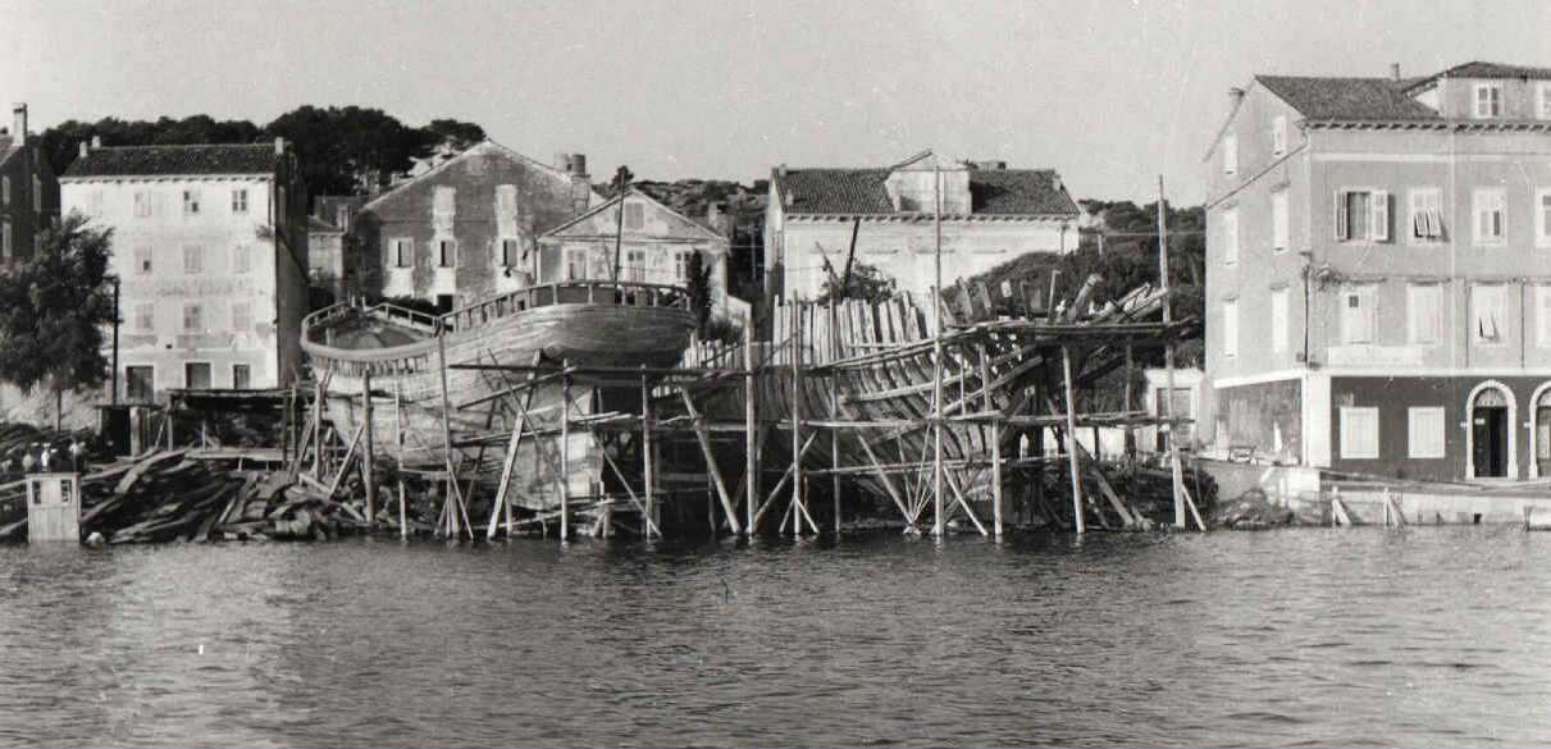
Tako je bilo i ne zaboravilo se.

Morski









# Primo squero - danas Škverić

Prvo veće lošinjsko brodogradilište, u vlasništvu obitelji Katarinić (Cattarinich), na kojem je 1824. godine izgrađen prvi lošinjski brod duge plovidbe "Primo Lussignano", brik od 300 tona nosivosti. Ovo brodogradilište je osnovano još koncem XVII. stoljeća i imalo je navoz za gradnju i popravak drvenih brodova manje tonaže. Nakon prvog broda duge plovidbe, uslijedili su brojni brodovi sve veće nosivosti, sve do stečaja i zatvaranja ovog brodogradilišta 1878. godine.

Kao sva tadašnja brodogradilišta, sastojalo se od jedne barake gdje se čuvao alat i tadašnji strojevi za obradu drva, kao i nacrti rebara za brodove već tu izgrađene. Tu se nalazila i velika pila - gater, kojom su se ručno, a kasnije parno, pilili drveni trupci iz šuma Slavonije, Štajerske i Italije. Svi elementi konstrukcije broda obrađivani su ručno pilama i teslama od kobilice, statvi na pramcu i krmi, rebara i sponja te oplata drvenih brodova. Brod je opreman jarbolima i križevima te jedrima i oputom za jedrilje, a onda i vitlima za sidra, kojima je brod bio opremljen. Na kraju se oplata od drvenih dužica morala dobro međusobno brtviti i obojati.

Kasnije, između dva svjetska rata, do 1945. godine, bilo je tu brodogradilište *prota Pietra Tarabochije*, koji je odselio u Italiju.

