

# OSPOSOBLJAVANJE I POČETCI INSTITUCIONALIZIRANOG OBRAZOVANJA POMORACA NA HRVATSKOM DIJELU JADRANA TIJEKOM XIX. STOLJEĆA

Doc. dr. sc. Sanda Uglešić  
Odjel za povijest Sveučilišta u Zadru, HR

UDK: 347.793:377(497.5)"18"  
Pregledni članak

Prihvaćeno: 9. V. 2012.

*Premda je uvjerenje o potrebi svestranog školovanja budućih pomoraca danas u potpunosti prevladalo, povijest pomorskog obrazovanja na hrvatskom dijelu Jadrana prolazila je kroz više razvojnih faza. U radu se nastoji ukazati na činjenicu da se osposobljenju pomoraca u prošlosti nije pridavala pažnja koja se danas podrazumijeva, a nepostojanje zakonodavnih normi moguće je objasniti činjenicom da su znanja koja su pomorci stjecali plovidbenom praksom na tadašnjem stupnju razvoja tehnologije pomorskog prijevoza bila dovoljna. Ako bi se izuzelo razdoblje u kojem su pomorci stjecali znanja i vještine isključivo kroz praktičnu obuku tijekom plovidbe, značajnom bi se prekretnicom u sustavu pomorskog obrazovanja mogao uzeti trenutak kada su i na hrvatskom dijelu Jadrana jedrenjake počeli zamjenjivati parobrodi. Upravo je tada bio zamjetan veći državni angažman u sferi pomorskog obrazovanja donošenjem pravilnika za stjecanje zvanja zapovjednog osoblja na brodovima trgovačke mornarice, odnosno osnivanjem prvih javnih pomorskih škola s programima koji su kroz teoretsku i praktičnu obuku nastojali odgovoriti zahtjevima pomorskoga gospodarstva u XIX. stoljeću.*

Ključne riječi: *pomorsko obrazovanje, javne pomorske škole, hrvatski dio Jadrana, XIX. st.*

## I. UVOD

Načini na koje su pomorci tijekom povijesti stjecali temeljna znanja o plovidbi bitno su različiti i poglavito su se odnosili na razvijanje praktičnih vještina za boravka na moru, gdje je presudnu ulogu u svladavanju navigacije imalo prenošenje iskustava sa starijih generacija na mlađe. Život pomoraca nikada nije bio lagodan, a uvjeti života i rada na brodu u prethodnim su razdobljima bili kudikamo nepovoljniji nego danas. Primjera organiziranog školovanja pomoraca tada nije bilo, a "naukovanje" za pomorsko zvanje započinjalo je rano, još u dječaćkoj dobi, kada su budućí mornari tijekom dugogodišnje plovidbene prakse svladavali osnovna znanja i stjecali iskustva

prijeko potrebna u sigurnoj plovidbi.<sup>1</sup> Brod i njegov teret oduvijek su bili velika vrijednost pa se stoga potreba za vještom i pouzdanom posadom nametala kao nuždan uvjet opstanka, a u situacijama zahtjevne plovidbe bila jamstvom uspješnog završetka planiranog putovanja. Školovanje pomoraca kakvo mi danas podrazumijevamo nije postojalo, ali se zato tražilo praktično znanje, jer sigurnost broda i tereta nije smjela biti ugrožena.

## II. OSPOSOBLJAVANJE POMORACA OD SREDNJEG VIJEKA DO KRAJA XVIII. STOLJEĆA

### A. Komunalni statuti istočnojadranskih gradova o osposobljavanju pomoraca

U statutima dalmatinskih gradova bile su razrađene pomorsko-pravne norme koje su jasno naglašivale obveze posade s aspekta sigurnosti broda, ali i ulogu zapovjednika, koji je najčešće bio i brodovlasnikom. U Zadarskom statutu, koji je jedan od starijih (1305.), pravila pomorskog prava bila su razrađena u IV. knjizi *Plovila i brodovi*, gdje se među navedenim statutarnim ustanovama u gl. 79. naglašava: "*Držeći da na svakom brodu zvanom nava, banzon, buzonava, tareta, odnosno bilo kojem drugom plovilu, službu kormilara odnosno straže na jarbolu mora obavljati stručna osoba i onaj koji je vješt obavljati službu što mu se naloži, hoćemo i snagom ove odredbe nalažemo i zapovijedamo ovo: tko god bude na zakonit način izabran za prije rečene službe odnosno za koju drugu neophodnu službu na brodu-navi odnosno na drugim gore rečenim plovilima obvezan je službu prihvatiti te je vjerno obavljati.*"<sup>2</sup> Iz

<sup>1</sup> O praktičnoj obuci mornarskog pomlatka i za hrvatski dio Jadrana postoje pisani izvori. Odnosi u pomorstvu uređivani su tijekom srednjeg vijeka, a znatnim dijelom i u novom vijeku statutarnim odredbama, kojima je zakonodavac nastojao stvoriti okvir za nesmetani razvoj navedene djelatnosti. Svakako, briga o kvaliteti brodske posade i osiguranju dovoljnog broja mornara nametala se kao prijeka potreba. Na dubrovačkim brodovima u pravilu je bilo ukrcano više vježbenika koji su redom bili ispod 18 godina, a pripremali su se za pomorsko zvanje. Dubrovački statut naziva ih *pueri* (u hrv. prijevodu *djetići*), da bi se u kasnijim razdobljima za njih uvriježio izraz *mali* (A. MARINOVIĆ, 1998., 130). U tom statutu, u popisu obveza brodske posade izrijekom se navode kao ravnopravni članovi brodske posade: "(...) neka je dužan zapisivati sve mornare, kako one koji plove na udio u dobiti tako i one za mornarsku plaću, zatim i djetiće ili najmljenike te pojedinačno svu robu (...)"; *Statut grada Dubrovnika 1272.*, knj. VII, gl. 2, 193. Djetića, kako je to bilo zabilježeno u Dubrovačkom statutu, možemo prevesti nazivom mornarskog vježbenika koji se, u vrijeme dok još nije bilo organiziranoga pomorskog obrazovanja, pripremao za pomorski poziv. Tada je to bio i jedini mogući način njihova obrazovanja. Međutim, među njima je bilo znatnih razlika u podrijetlu; neki su se kao djeca kapetana, pisara ili brodovlasnika pripremali za viđenije službe na brodu, dok su oni nižega društvenog statusa najčešće postajali mornarima (vidi: M. KOZLIČIĆ, 2006./2007., 11 – 12).

<sup>2</sup> *Zadarski statut*, knj. IV, gl. 79, 455 – 457.

navedene statutarne odredbe jasno proizlazi da se za rečene službe posada birala prema sposobnostima, odnosno da je kriterij za dobivanje tzv. viših službi na brodu moglo biti isključivo umijeće iskazano u navigaciji. Najviše zvanje koje je mogao postići mornar, a u statutima se navodi kao osoba od povjerenja, bio je *naucclerius*, u svakodnevnom govoru nazivan *naukijer* ili *nokijer*, kojega su kao stručnu osobu i vođu navigacije – kormilara bili dužni slušati svi ostali mornari jer je, osim za plovidbu, bio zadužen za održavanje discipline na brodu. Autoritet koji je nokijer uživao na brodu, a koji je proizlazio iz njegove službe upravitelja plovidbe, najočitije je dolazio do izražaja kada se za nevremena bacao brodski teret u more. Naime, takav postupak nije se mogao provesti bez njegova izričitog odobrenja.<sup>3</sup> Hvarski statut, primjerice, donosi sljedeću odredbu: *"Odlučujemo, ako bi se od sada ubuduće tko usudio izbaciti nešto s kojeg broda u more bez dopuštenja nokjera i (većeg) dijela onih koji budu na spomenutom brodu ili plovilu, da je onaj koji bi izbacio dužan nadoknaditi štetu."*<sup>4</sup>

Najodgovorniju službu na brodu zasigurno je obavljao zapovjednik te nema sumnje da se kriterij stručnosti postavljao kao uvjet i u njegovu slučaju, s time da je kao vlasnik broda ili njegov najjači suvlasnik – jer se tako statutarim odredbama najčešće propisivalo – bio zainteresirana strana, što je moglo biti dodatno jamstvo uspjeha poduzetog pomorskog putovanja.<sup>5</sup> Gospodar broda, *patron* (izraz koji se koristi), čak nužno nije ni morao biti na brodu (za navigaciju je ionako bio odgovoran nokijer), ali je ovisno o visini udjela u vlasništvu participirao u dobiti. Međutim, od XVI. stoljeća brodom je najčešće upravljao sam vlasnik, odnosno onaj koji je imao udjela u vlasništvu.<sup>6</sup> Uzajamni odnos zapovjednika i mornara statutarim je odredbama bio iscrpno razrađen (npr. isplata plaće, briga o zdravlju i prehrani mornara, obveze prema nasljednicima nastale uslijed smrti, kazne u slučaju težeg prijestupa koje su mogle dovesti i do iskrcavanja s broda, izdavanja dozvole mornarima radi prijevoza robe za vlastito trgovanje itd.), te se može reći kako je stoljećima ostao nepromijenjen. Odgovornost zapovjednika prema posadi i brodu nikada nije bila upitna, služba koju je obnašao pretpostavljala je određenu razinu stručnosti koja se podrazumijevala, premda u prvo vrijeme nije bila propisana posebnim odredbama. Znanja koja je stjecao plovidbom bila su dovoljna za obnašanje rečene

<sup>3</sup> A. MARINOVIĆ, 1998., 132 – 133.

<sup>4</sup> *Hvarski statut*, knj. V, gl. 11, 165.

<sup>5</sup> V. BRAJKOVIĆ, 1962., 441.

<sup>6</sup> A. MARINOVIĆ, 1998., 136 – 137.

službe, a kako se od zapovjednika nije zahtijevala institucionalizirana naobrazba, većina ih je bila i nepismena, zbog čega se u statutima naglašavala obveza ukrcavanja brodskog pisara.

Od latinskoga izraza *scribanus* (pisar) nastao je naš naziv *škrivan*, koji nije označavao samo običnog brodskog činovnika već osobu od povjerenja, odgovornu za svoje postupke komunalnim vlastima pred kojima je i polagala prisegu.<sup>7</sup> U Zadru su zbog postojanja posebnog pomorskog suda, jedinog takvog sudišta na našoj obali,<sup>8</sup> kandidati polagali prisegu ispred pomorskih sudaca, nakon što su bile provjerene njihove sposobnosti. Zadarski statut donosi: "*Toga pak pisara dužni su gospodari broda izabrati u gradu Zadru i predstaviti ga pomorskim sudcima; a ti sudci neka su obvezni pomno ispitati da li je predstavljeni pisar podoban i zakonit za obavljanje pisarske službe na tome brodu; pa ako ga odobre svi pomorski sudci ili većina njih, neka se drži podobnim te neka smije i bude dužan obavljati svoju službu (...).*"<sup>9</sup> Utjecaj koji je brodski pisar uživao na brodu proizlazio je iz kompleksnosti njegove službe, a ona se sastojala od vođenja brodskog dnevnika i bilježenja svih značajnijih događaja, evidencije ukrcaja robe, popisa posade sa statistikom i uvjetima pod kojima su njeni članovi ukrcani, kao i bilježenje svih ugovora između brodovlasnika ili zapovjednika broda s trgovcima, odnosno mornarima.<sup>10</sup> O važnosti njegove službe svjedoči i odredba sadržana u Dubrovačkom statutu prema kojoj je brodski pisar po završetku putovanja bio dužan prijaviti knezu i Malom vijeću sve nepravilnosti koje su se dogodile tijekom plovidbe, odnosno počinitelje nedopuštenih radnji: "*(...) A pisar broda odnosno plovila neka je obvezan u roku od osam dana po dolasku u Dubrovnik prijaviti knezu i njegovu Sudbenom dvoru toga ili te koji ometaju (...).*"<sup>11</sup> Osnovni uvjet koji je morao zadovoljiti kandidat za brodskog pisara, premda se to u statutima nigdje izričito nije naglašavalo, bilo je i poznavanje elementarne pismenosti, koju je

<sup>7</sup> V. BRAJKOVIĆ, 1962., 441.

<sup>8</sup> Statuti istočnojadranskih komuna većinom sadrže knjige pomorsko-pravnih propisa, što nedvojbeno navodi na zaključak o važnosti koju je pomorstvo imalo u njihovim gospodarstvima. Međutim, postojanje posebnoga pomorskog suda nigdje se ne spominje osim u Zadru, gdje je o pitanjima pomorske problematike odlučivao specijalni pomorski sud *Curia consulum et maris* već u XIII. stoljeću. U Dubrovniku, iako se to realno moglo očekivati, posebno pomorsko sudstvo nije zaživjelo, premda je bilo sporadičnih pokušaja njegova ustanovljenja (vidi: B. STULLI, 1952., 335 – 336; A. MARINOVIĆ, 1998., 159 – 163).

<sup>9</sup> *Zadarski statut*, knj. IV, gl. 15, 407.

<sup>10</sup> V. BRAJKOVIĆ, 1962., 441; A. MARINOVIĆ, 1998., 133 – 134.

<sup>11</sup> *Statut grada Dubrovnika 1272.*, knj. VII, gl. 34, 203.

stjecao na razne načine, a najčešće u gradskim ili crkvenim školama. U Zadarskom je statutu pak jasno bilo naglašeno kako će pomorski sudci kandidata za brodskog pisara "pomno ispitati", provjeriti njegovu podobnost za obavljanje rečene službe, koja je izvjesno uključivala i provjeru njegovih stručnih sposobnosti.

*B. Osposobljavanje pomoraca prema Ediktu iz 1774. godine kao preteči modernog pomorskog zakonodavstva*

U situaciji kada statutarni propisi više nisu zadovoljavali potrebe sve razvijenijeg pomorskog prometa, potaknutog povećanjem prekomorske trgovine, intenzivirane su aktivnosti koje su vodile u pravcu osuvremenjivanja pravnih propisa pomorske provenijencije. Nema sumnje kako je austrijski Državni oglas o plovidbi od 25. travnja 1774., poznatiji kao *Politički edikt trgovačke plovidbe* ili samo *Edikt*, pripadao upravo toj kategoriji pomorskih propisa, koji su poslužili kao podloga daljnjem razvitku pomorskog zakonodavstva na hrvatskom akvatoriju Jadrana u vremenima koja su uslijedila.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> *Editto politico di Navigazione Mercantile Austriaca*, kako glasi njegov službeni naziv, jedan je od najvažnijih pomorskih propisa svoga vremena. Njegova pravna rješenja dijelom su svoje uzore pronalazila u poznatoj francuskoj *Ordonnanci* iz 1681., ali su uključivala i lokalnu pomorsko-pravnu tradiciju Hrvatskog primorja, odnosno tadašnju pomorsku zbilju. Njegova primjena u početku je bila ograničena na tzv. Austrijsko primorje, ali je u XIX. stoljeću bila proširena na Dalmaciju, gdje je *Edikt* bio uveden bez formalnog proglašenja, kada je Dalmacija nakon kratkotrajne francuske epizode ponovno došla pod vlast Austrije (A. VERONA, 1929., 427 – 428; V. BRAJKOVIĆ, 1962., 445 – 446). U Dubrovniku je također god. 1794. bila izdana zbirka propisa, tzv. *Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*, koja je bila dopunjeno izdanje zbirke tiskanoj god. 1784., a sadržavala je zbroj svih pomorskih odredaba koje je Dubrovačka Republika donosila u periodu od 1745. do 1793. godine. Međutim, ondje se nije radilo o cjelovitom pomorsko-pravnom aktu, nego o nizu odredaba sakupljenih u zasebnoj zbirci za koje se može reći kako su bile nadopuna već postojećim pomorskim propisima. Dubrovačka Republika se ubrzo nakon tiskanja spomenute zbirke našla u vrtlogu političkih promjena koje su dovele do njezina ukidanja, da bi nakon Bečkog kongresa god. 1815. na polju pomorskog zakonodavstva, na njezinu nekadašnjem području započela primjena austrijskoga *Političkog edikta* (V. BRAJKOVIĆ, 1952., 396 – 397; V. BRAJKOVIĆ, 1962., 445; A. MARINOVIĆ, 2005., 13 – 14 i 444 – 446). Venecija je od godine 1786. imala tzv. *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, koji je, s obzirom na njezino skoro ukidanje godine 1797., teško mogao utjecati na stanje u pomorstvu njezinih istočnojadranskih posjeda. Odredbe koje su se odnosile na stjecanje zvanja kapetana propisivale su nešto strože uvjete od onih naznačenih u *Političkom ediktu*, pa je starosna dob za kapetana iznosila 24 godine, tražilo se da je pismen, zatim plovidbeni staž od najmanje 8 godina te poznavanje "teorije plovidbe po moru". Isto je tako bilo predviđeno polaganje ispita pred posebnim povjerenstvom. Poznavanje teorije o plovidbi i polaganje ispita pretpostavljalo je

Kriteriji stručnog osposobljenja zapovjednika i posade broda, unatoč postojanju propisa kojima se razrađuju njihova prava i dužnosti, u *Političkom ediktu* nisu bili posebno naznačeni. Jedino ograničenje koje se postavljalo pri izboru kapetana ili upravitelja bile su godine života i državljanstvo. Kapetanom se moglo postati s navršenih dvadeset godina života pod uvjetom da je kandidat austrijski podanik i uz pretpostavku da je to mogao dokazati, čime je stjecao pravo zapovijedanja brodom koji "imajući Našu povelju, plovidbeni list ili putnicu, plovi pod cesaro-kraljevskom zastavom" (čl. II, § 1.).<sup>13</sup> U djelokrug kapetanovih zaduženja spadalo je vođenje brodskog dnevnika ako na brodu nije bilo pisara: "Na brodu preko pedeset bačava težine, svaki kapetan ili brodovođa dužan je voditi knjigu iliti dnevnik. (...) U ovoj će knjizi kapetan, gdje nema pisara, zapisati točan imenik svekolike brodske družine (...)" (čl. II, § 2.).<sup>14</sup> Stručne kvalifikacije koje su se od kapetana očekivale, u *Ediktu* nisu bile precizirane, tek se na određeni način pretpostavljala, zbog forme vođenja brodskog dnevnika, elementarna pismenost. Narativnim prikazima bilježili su se dnevni događaji na brodu, ponašanje posade, zapažanja o plovidbi (npr. o promjeni vjetrova, karakteristikama zaljeva, zatona i sidrišta, o upravljanju brodom i jedrima), a nakon završetka putovanja brodski su dnevnik kapetan ili upravitelj dostavljali lučkom kapetanu na uvid (čl. II, § 2. i 3.). Procjena stručnosti brodske posade, kao i njezin

dotadnu obuku u pomorstvu kod nekog priznatog pomorskog profesora. Nadalje, od brodskog se pisara tražilo uvjerenje potpisano od dvojice brodovlasnika te profesora pomorstva o posjedovanju znanja iz matematike, trgovačkog dopisivanja kao i o osnovama kod sklapanja ugovora između stranaka u prijevozu tereta i putnika. Odredbe sadržane u *Codice per la Veneta Mercantile Marina* bile su u usporedbi, primjerice, s *Političkim ediktom* ponešto kompleksnije jer su uvjeti za stjecanje zvanja kapetana broda, odnosno časnika, bili stroži. Pretpostavljale su polaganje ispita, duži plovidbeni staž te poznavanje teorije plovidbe (M. Š. MILOŠEVIĆ, 1956., 170 – 171). Slične odredbe tijekom XIX. stoljeća donosit će austrijske pomorske vlasti kao dopunu vrijedećega *Političkog edikta* iz 1774. godine. Izdavanje *Političkog edikta* god. 1774. moguće je promatrati u kontekstu svekolikih modernizacijskih zahvata marijaterezijanskog razdoblja. Reorganizacijom je tada, između ostalog, bilo obuhvaćeno i područje obrazovanja. Naime, austrijski školski reformator I. Felbiger iste je godine izradio poznati školski red pod imenom *Allgemeine Schulordnung für die deutschen Normal-, Haupt- und Trivial Schulen in sämtlichen k. k. Erbländern*, osnovu za reformu školstva u zemlji. Na temelju te osnove izdan je za Hrvatsku i Ugarsku godine 1777. tzv. *Ratio educationis totiusque rei litterariae per regnum Hungariae et provintias eidem adnexas* (*Opći školski i naučni sustav za Ugarsko kraljevstvo i njemu pridružene strane*), koji je poslužio kao temelj za *Ratio educationis publicae totiusque rei litterariae per regnum Hungariae et provincias eidem adnexas* iz godine 1806. (M. GROSS, 1985., 275).

<sup>13</sup> "Državni oglas", 434 – 435.

<sup>14</sup> "Državni oglas", 435.

odabir, bili su u isključivoj ingerenciji kapetana ili upravitelja, pri čemu je značajna bila odrednica *Edikta* kojom se naglašavala kapetanova obveza da odabere "ljude sposobne i vješte dotičnoj službi" (čl. II, § 6.).

Stručnost i vještina dvije su značajne kategorije koje pomorci u vrijeme sastavljanja austrijskog *Edikta* još uvijek nisu stjecali formalnom školskom naobrazbom, premda su već tada postojali oblici privatnoga poučavanja pomoraca organiziranog kroz privremene ili stalne tečajeve. Za manje zahtjevne službe na brodu, koje su obavljali mornari i *mornarci*, praktična izobrazba stečena plovidbom bila je dovoljna, dok se za službu časnika – a *Ediktom* su časnicima smatrani pisar (*škrivan*), peljar i *pouza* (vođa palube), s obzirom na veću zahtjevnost poslova koje su obavljali – očekivao viši stupanj obučenosti. Zanimljiva je bila odredba *Edikta* kojom se predviđala kazna ako se ustanovi da je neka osoba nesposobna za obavljanje službe za koju je unajmljena: "*Ako se po učinjenom iskustvu pronađe, da je koji časnik, mornar ili mornarac nesposoban za službu, na koju se je unajmio, taj ne može iskati ugovorenu plaću, niti njezin dio, no ima mu se dati hrana*" (čl. VII, § 18.).<sup>15</sup> Moglo bi se reći kako je ovom odredbom *Edikt* bliži prijašnjim pomorskim propisima, utemeljenim na postavkama običajnoga prava, uobličeni u statutima istočnojadranskih gradova, gdje se stručnost posade pretpostavljala sama po sebi, a nestručnost sankcionirala, bez obzira na nepostojanje sustavne školske politike ili nekog značajnijeg državnog angažmana u organizaciji pomorskog školstva.

*Edikt* također određuje da ukoliko "*kapetan ne umije pisati, bezuslovna je Naša volja i ozbiljna zapovied, da se ima zadržati jedan pisar, koji bude sposoban da vrši, i koji će izvršavati službu spojenu sa vođenjem registra propisanih u prethodnom članku*" (čl. III, § 2.).<sup>16</sup> Odredbe koje normiraju položaj broskog pisara i njegove obveze, sadržane u trećem poglavlju *Edikta*, nigdje izričito ne propisuju stručne kvalifikacije koje bi brodski pisar trebao posjedovati, ali se ipak iznimno naglašava sposobnost za obavljanje dotične službe. Njegova prisutnost na brodu je neophodna ako kapetan nije pismen; u protivnom, članak III, § 1. prisutnost pisara predlaže, osobito ako se poduzima putovanje izvan Jadranskog mora, ali ne zahtijeva jer njegove obveze tada preuzima kapetan. Odredbom čl. III, § 5. bila je razvidna podređenost broskog pisara autoritetu kapetana, osim u slučajevima kada uoči zloupotrebe koje je dužan prijaviti konzularnim predstavnicima po dolasku na odredište. Međutim, za trajanja

<sup>15</sup> "Državni oglas", 466.

<sup>16</sup> "Državni oglas", 448.

putovanja preporučivala se diskrecija, poglavito zbog opasnosti "kojim bi brodsku momčad razdražiti mogao na pobunu".<sup>17</sup> Zaprijetka obavljanju pisarske službe bilo je eventualno drugostupanjsko srodstvo s kapetanom, ali uz pribavljenu dozvolu brodovlasnika takvo je ograničenje nestajalo. Kako su kapetani tada najčešće bili i vlasnicima broda ili njegova dijela, praksa ukrcavanja bliskih srodnika u svojstvu brodskih pisara nije bila rijetkost.<sup>18</sup>

Uz brodskog pisara, časničku službu na trgovačkim su brodovima još obavljali peljar (pilot) i redoviti *pouza* (vođa palube), kako je to izričito naglašeno člankom IV, § 1. Služba peljara i *pouze*, zbog njihove odgovornosti za "brod i njegov voz", pretpostavljala je višu razinu stručnosti, iskazanu kroz praktično poznavanje meteoroloških prilika određenog kraja, utjecaja morskih struja na plovidbu, reljefnih obilježja obale i otoka, dubine mora i plovidbenih putova, što su najčešće stjecali tijekom višegodišnje plovidbe. Ipak, člankom IV, § 7. nagovještavaju se novi pristupi u načinima stručnog osposobljavanja pomoraca, poglavito u dijelu kojim se od kapetana i peljara tražila teorijsko-praktična pouka, gdje se otvarala mogućnost stjecanja stručnih znanja kod nekog priznatog profesora: "Treba, da redoviti peljar uznastoji imati uza se sjevernicu, kruglje, sprave sferičke i astronomske i vodovide. (...) Nadgledništvo ima se pobrinuti u smislu Naših naredaba, da vodopisnog profesora pouči; a lučki kapetani imadu na toga profesora upućivati kapetane i peljare radi daljih razjašnjenja i pouke njihove teoretično-praktične, kao i za to, da im on možda dade takih vodovida i drugih pomoćnih sredstava, kojim bi se mogli sve to bolje usposobiti opreznu vođenju broda pri plovidbi."<sup>19</sup> Oprezno vođenje broda pri plovidbi, kako se ističe, podrazumijevalo je korištenje navigacijskih naprava, kompasa, dubinomjera, a njihova pravilna primjena podrazumijevala je kako praktičnu, tako i teorijsku podlogu. Rizik unajmljivanja nestručnog peljara ili *pouze* pomorske su vlasti nastojale spriječiti odredbom članka IV, § 2., kojom se strogo zabranjivalo prijavljivanje za navedene službe ukoliko se ne posjeduju potrebne vještine, a kapetan je takva kandidata bio dužan podvrći ispitu. Dugogodišnja plovidbena praksa, kao isključivi način stjecanja osposobljenja u pomorstvu, pomalo je ustupala mjesto zahtjevima novoga

<sup>17</sup> Za razliku od *Edikta*, dubrovački *Regolamenti* propisuju obvezu pisara da u takvim slučajevima javno izraze protest pred vođom palube i mornarima, a nakon povratka kući prijave takva kapetana Uredu za plovidbu (V. BRAJKOVIĆ, 1952., 403).

<sup>18</sup> O. FIO, 1956., 35 – 36.

<sup>19</sup> "Državni oglas", 452.



doba u kojem se pred pomorce postavljaju novi izazovi, a potreba za teorijskom naobrazbom nameće kao nužnost, što je i vidljivo iz citiranog članka.

### III. STJECANJE POMORSKIH ZVANJA U SVJETLU MODERNIZACIJSKIH INTENCIJA RAZDOBLJA NEOAPSOLUTIZMA U XIX. STOLJEĆU

#### *A. Dekret iz godine 1841.*

*Politički edikt* ostao je u primjeni za cijelo vrijeme postojanja države, a premda je neke njegove ustanove, zbog promjena koje su zahvatile pomorsku privredu tijekom XIX. stoljeća, nadživjelo vrijeme, potrebu za njihovom modifikacijom rješavala je pomorska uprava donošenjem novih naredbi, okružnica i pravilnika. Slijedom toga, postojeće su odredbe proširivane ili sasvim mijenjane, a uvjeti za stjecanje zapovjednih zvanja u pomorstvu dodatno pooštřavani. U početku su zahtjevi bili usmjeravani prema osobi kapetana, a kasnijim propisima zahvaćene su i druge službe na brodu, poglavito one časničke. Era parobroda, koja je započela početkom XIX. stoljeća, postupno je stvarala nove odnose u pomorstvu, gledajući s aspekta vlasništva, prijevoza i stručnog osposobljenja zapovjednog osoblja. Njihove stručne kvalifikacije tada još više dolaze do izražaja, a zahtjevi koji se pred njih postavljaju pretpostavljaju veću teorijsko-praktičnu osposobljenost. To je vidljivo, primjerice, iz odredbi sadržanih u dekretu iz god. 1841., gdje je za stjecanje zvanja kapetana duge plovidbe kandidat morao tijekom petogodišnje plovidbe jednu godinu provesti na parobrodima duge plovidbe u službi palube. Tijekom preostalih četiriju godina, ploveći na jedrenjaku, morao je godinu dana obavljati poslove pisara, peljara ili kadeta.<sup>20</sup>

Uskoro je Pomorska vlada u Trstu proširila djelokrug svojeg interesa i na obalnu plovidbu, propisujući uvjete koje je morao zadovoljavati kapetan broda ako poduzima putovanje u granicama velike obalne plovidbe.<sup>21</sup> Od kapetana velike obalne plovidbe na brodu od 50 i više tona nosivosti tražio se plovidbeni staž od tri godine te poznavanje navigacije, koja se polagala pred ispitnim povjerenstvom u lučkom

<sup>20</sup> M. Š. MILOŠEVIĆ, 1956., 172.

<sup>21</sup> Granica male i velike obalne plovidbe god. 1825. raščlanjena je tako da se malom obalnom plovidbom podrazumijevala plovidba uza samu obalu i u granicama pomorskog okruga, dočim je velika obalna plovidba obuhvaćala cijeli Jadran do linije Otrant – Jonski otoci. Kasnijim odredbama granica velike obalne plovidbe obuhvatila je područje do Gibraltarskog tjesnaca, odnosno Crnog i Azovskog mora, a plovidba izvan navedenih granica smatrana je dugom plovidbom (O. FIO, 1956., 85).

uredu. Tom su ispitu mogli pristupiti i kapetani koji nisu znali čitati ni pisati, a zapovijedali su brodovima u velikoj obalnoj plovidbi. Međutim, nisu mogli poduzimati putovanja izvan Jadrana bez brodske pisara.<sup>22</sup>

*B. Privremeni pravilnici iz godine 1852. i 1858.  
i njihovo reguliranje stjecanja zvanja u pomorstvu*

Daljnje aktivnosti koje je poduzimala Centralna pomorska uprava bile su usmjerene na podizanje razine sigurnosti tijekom plovidbe, zbog čega je granica velike obalne plovidbe bila podijeljena na užu i širu. Računajući na donošenje novog pomorskog zakona "koji je u pripremi", bili su pooštreni uvjeti stjecanja zvanja kapetanima koji su aspirirali na mjesto zapovjednika u granicama proširene velike obalne plovidbe, i to novim Privremenim pravilnikom iz 1852. godine.<sup>23</sup> Pravilnikom su bili razrađeni uvjeti koje je kandidat trebao zadovoljavati kako bi stekao pravo prijave i pristupa ispitu, odnosno detaljan opis tijeka ispita, sastav povjerenstva, sadržaj ispita s programom i praktičnim vježbama te primjerima ispitnih zadataka. Kandidat je prethodno morao zadovoljiti sljedeće uvjete: a) 20 godina starosti; b) austrijsko državljanstvo; c) uzorno vladanje; d) plovidbeni staž od najmanje tri godine, ne računajući plovidbu u svojstvu mornarskog početnika (*mozzo*), služba na trgovačkim i ratnim parobrodima; e) poznavanje tehničke i praktične navigacije (čl. II.).<sup>24</sup>

Kvalifikacije koje su se odnosile na starost i državljanstvo kandidat je potvrđivao mjestom rođenja, uzorno vladanje certifikatom lokalnih vlasti, a Lučka je uprava ovjeravala dokument u kojem se specificiralo na kojim je putovanjima i poslovima bio te u kojem su vremenskom periodu bile izvršene plovidbene zadaće. Centralni

<sup>22</sup> M. Š. MILOŠEVIĆ, 1956., 172.

<sup>23</sup> "Notificazione", 90 – 100.

<sup>24</sup> Kako se dolazilo do znanja iz "tehničke i praktične navigacije" u ovome, ali i brojnim kasnijim pravnim aktima koji reguliraju ovu i sličnu materiju, izravno se najčešće ne govori. Može se pretpostaviti da su kandidati pripreme za takve i slične ispite vršili kod "privatnih nastavnika" plaćajući ih vlastitim sredstvima. U tom se smislu institut "privatnih nastavnika" ili "privatnih profesora" održava tijekom cijeloga XIX. stoljeća. Njima se otvaranjem javnih pomorskih škola sužavaju ovlasti, ali kandidati ih i dalje trebaju kao osobe koje će ih poučiti u spoznajama ili vještinama bitnim za predstojeće ispite jer ih iz različitih razloga nisu svladali ranije. Takva je praksa nazočna u XX., pa i XXI. stoljeću, s time da se to sada naziva "repeticijama". Pritom posebno treba imati u vidu da je rijetko koji kandidat bio u mogućnosti sam kupiti sve nužne nautičke instrumente da bi s njima osobno na brodu ili kod kuće vježbao. Uvijek su ti instrumenti bili odviše skupi, pa i danas. Odnosno, jeftinije je bilo dobiti teorijsku i praktičnu poduku kod privatnog profesora, pa se taj institut toliko dugo i održao.

lučki uredi u Trstu, Veneciji, Rijeci i Dubrovniku imali su u svojoj mjerodavnosti održavanje ispita, a da je interes za promicanjem pomorskih zvanja postojao, govori podatak kojim se iznimno omogućavalo održavanje ispita i u Lučkom uredu Zadar (čl. IV.), dijelom zbog duljine dalmatinske obale.

Ispitno povjerenstvo činila su dva kapetana duge plovidbe, odnosno dva kapetana proširene velike obalne plovidbe, član trgovačke komore ili brodovlasnika, dok je u Lučkom uredu Zadar povjerenstvo sačinjavao i predstavnik iz redova pomorskog zdravstva (čl. VI.). Pravilnik je propisivao mogućnost mjesečnog održavanja ispita, a sam se ispit sastojao od pismenog, usmenog i praktičnog dijela. U pismenom dijelu<sup>25</sup> (čl. IX. – XII.) kandidat je morao odgovoriti na dva nautička zadatka prema modelu naznačenom u programu i u propisanom vremenu od dva sata; nakon toga se uzimao elaborat koji je odmah pregledavao jedan od članova ispitnog povjerenstva, a završna ocjena izražavala se riječima: *odlično, dobro, osrednje, loše*.

Usmenim ispitom<sup>26</sup> provjeravalo se (čl. XIII.), sukladno naznačenom programu, obalnu navigaciju, manevriranje brodom i poznavanje pravovaljanih plovidbenih propisa. Od kandidata se tražilo da argumentirano izlože problematiku i dadu odgovore na četiri postavljena pitanja iz svakoga dijela propisanoga programa, a povjerenstvo je sebi zadržavalo pravo da postavlja dodatna pitanja koja su se odnosila na manevriranje i na pravovaljane odredbe plovidbenih propisa (čl. XV. – XVI.). Praktični dio ispita sastojao se od rješavanja zadataka na pomorskoj karti i demonstracije rukovanja sekstantom (čl. XIV.).<sup>27</sup>

Procjenu podobnosti kandidata za postizavanje ovlaštenja kapetana proširene velike obalne plovidbe ispitno je povjerenstvo ocjenjivalo većinom glasova, uzimajući

<sup>25</sup> Obrazac programa pismenog dijela ispita, koji je bio priložen zajedno s Pravilnikom, olakšavao je pripremu kandidata, a iz navedenih primjera ispitnih pitanja, odnosno tipova zadataka, moguće je steći uvid u širinu materije koja se provjeravala. Zadatci su bili koncipirani tako da se od kandidata tražio točan izračun, prema unaprijed zadanim mjerama. Usp. "Notificazione", 98 – 99.

<sup>26</sup> Program usmenog dijela ispita za stjecanje ovlaštenja kapetana proširene velike obalne plovidbe obuhvaćao je jedanaest ispitnih pitanja koja su zahvaćala tzv. obalnu navigaciju. Tako su se, između ostalog, od kandidata tražili odgovori na pitanja kojima se procjenjivalo njihovo snalaženje u navigaciji, razumijevanje karte i rada kompasom ili poznavanje morskih struja te njihov utjecaj na plovidbu. Usp. "Notificazione", 97.

<sup>27</sup> Opseg praktične provjere znanja kandidata obuhvaćao je rješavanje zadataka na pomorskim kartama. Tako je npr. uz pomoć reducirane karte trebalo pronaći širinu i dužinu zadane točke, prema zadanim podacima dviju točaka ili samo jedne, označiti na karti poziciju broda i pronaći putanju, demonstrirati upotrebu sekstanta za izračunavanje visine Sunca, iščitavanje sekstanta itd. Usp. "Notificazione", 98.

u obzir rezultate elaborata i usmenih odgovora. Komisijski protokol s elaboratom i svim dokumentima prosljeđivao se Centralnoj pomorskoj vladi, koja je izdavala svjedodžbe ovlaštenja (čl. XVII.). Privremenim pravilnikom bilo je naglašeno kako se nitko ne će upućivati na putovanja u proširenoj velikoj obalnoj plovidbi ako ne dobije status temeljem navedene odredbe. Iznimno se to ipak dopuštalo onima koji su već vršili dotičnu službu (čl. XX.).

Privremenim pravilnikom iz god. 1858. Centralna pomorska vlada u Trstu unosi promjene i mijenja značenje dotadašnjem zvanju broskog pisara (*skrivana*), uvodeći jedan novi stručni ispit osposobljenja pomoraca u austrijskoj trgovačkoj mornarici. O broskom pisaru i njegovu značenju koje je imao u statutima istočnojadranskih komuna, a najskorije istaknutom i kroz odredbe *Političkog edikta*, već je bilo riječi u ovom radu. Međutim, Privremenim pravilnikom za polaganje ispita kandidata za zvanje poručnika i kapetana trgovačke mornarice duge plovidbe iz 1858.<sup>28</sup> broski pisar postaje poručnikom trgovačke mornarice, u statusu drugog čovjeka po važnosti, odmah iza kapetana. Od njega se očekivala stručnost i praktično znanje iskazano kroz poznavanje obalne i astronomske navigacije, manevriranja brodom, a uključivalo je i osnovne postavke pravovaljanih pomorskih zakona i naredbi.

Centralna je pomorska uprava propisima naznačenim Privremenim pravilnikom uvjetovala izbor poručnika polaganjem ispita osposobljenja, premda još uvijek ne i obvezatnim pohađanjem neke od nautičkih škola u zemlji, bez obzira na evidentnost njihova postojanja uzduž istočne obale Jadrana. Pomorske škole svoju će punu afirmaciju doživjeti u razdobljima koja slijede; međutim, upravo tada bio je učinjen prvi iskorak, i to odlukom kojom se kadetima propisana plovidbena praksa umanjivala za godine provedene u nautičkoj školi, javnoj ili privatnoj.<sup>29</sup> Kako bi postigao željenu kvalifikaciju, kandidat za poručnika trgovačke mornarice duge plovidbe morao je udovoljavati sljedećim zahtjevima: a) imati austrijsko državljanstvo; b) navršeni 18 godina; c) uzorno vladanje; d) plovidbeni staž od 4 godine na jedrenjacima u svojstvu mornara ili kormilara, dakle u službi palube, ne računajući službu broskog momka ili mornarskog početnika. Iznimno je bila dana mogućnost izvršenja plovidbene

<sup>28</sup> "Regolamento provvisorio", 1859., 9 – 29.

<sup>29</sup> Člankom 1. bilo je, prevedeno na hrvatski, naglašeno: "(...) *Navigacija u svojstvu kadeta računa se tek nakon prethodnog studija nautike koji se dokazuje pravovaljanim certifikatom. (...) Za mlade koji su završili s odličnim uspjehom dvogodišnji tečaj u nautičkoj školi, navedeni period reducira se na samo dvije godine; ali izričito proveden na austrijskim jedrenjacima u plovidbi izvan Jadrana, isključujući službu broskog momka, sobara (servizio di camerotto) i mornarskog početnika (mozzo)*". Vidi "Regolamento provvisorio", 1859., 9.

prakse na parobrodima u periodu od jedne godine, i to u svojstvu kormilara ili vođe palube (čl. 1.).

Ispiti za poručnika i kapetana polagali su se kod Centralne pomorske vlade u Trstu za "austro-ilirsku obalu", a za ostale dijelove obale pri uredima inspektora pomorske vlade, dok je zahtjeve za pristup ispitu kandidat mogao dostaviti bilo kojem lučkom uredu na obali (čl. 2. – 3.). Ispitno povjerenstvo sačinjavali su: lučki kapetan, časnik ratne mornarice, dva kapetana duge plovidbe te jedan predstavnik trgovačke komore ili brodovlasnika. Za ispitivača se birao profesor koji je javno podučavao nautičko-astronomsku grupu predmeta, uz uvjet da se kandidat nije kod njega pripremao za ispit;<sup>30</sup> u suprotnom, povjerenstvo se popunjavalo drugim članovima Centralne pomorske vlade koji su dobivali posebna dopuštenja za provjeravanje određene materije (čl. 4. i 6.).

Ispit za poručnika sastojao se od pismenog, usmenog i praktičnog dijela, pri čemu se veća važnost pridavala pismenom elaboratu u kojem je kandidat morao riješiti tri nautička problema, prema modelima naznačenim u programu.<sup>31</sup> Pismeni dio ispita (čl. 8. – 12.) mogao je trajati najviše četiri sata, a od kandidata se tražilo da naznače minutažu koja im je bila potrebna za izračun zadanih elemenata,<sup>32</sup> s time da se nije dopuštao izračun s grubim aproksimacijama.<sup>33</sup> Usmenim ispitom provjeravalo se znanje kandidata iz obalne i astronomske navigacije, manevriranja te poznavanja osnovnih plovidbenih propisa (čl. 13.). Svaki član povjerenstva imao je pravo postaviti dodatno pitanje iz manevriranja te provjeriti poznavanje pravovaljanih pomorskih

<sup>30</sup> Gornjom se formulacijom "uz uvjet da se kandidat nije kod njega pripremao za ispit" potvrđuje istaknuto u bilješki 24 ove studije.

<sup>31</sup> Kandidati za stjecanje zvanja poručnika i kapetana duge plovidbe polagali su kompleksniji ispit od onih što su npr. aspirirali na zvanje kapetana proširene velike obalne plovidbe, što se može zaključiti iz uvida u program pismenog dijela njihova ispita. Analizirajući sadržaje, uočava se razlika u opsegu, odnosno količini stručnih znanja potrebnih u plovidbi oceanima, karakteristikama obale i reljefa, klimatskih obilježja i sl. koja su se tražila od budućih poručnika i kapetana duge plovidbe. Usp. "Regolamento provvisorio", 1859., 13 – 15.

<sup>32</sup> Gornje isticanje minutaže nužne "za izračun zadanih elemenata" iznova potvrđuje istaknuto u bilješki 24 ove studije jer se trajanje izračuna moglo skratiti na optimalnu mjeru jedino brojnim vježbama, što znači pod nadzorom "privatnog profesora".

<sup>33</sup> U Uputstvima za provedbu navedenih propisa, u dijelu koji se odnosio na trajanje i sadržaj pismenog dijela ispita, dopuštalo se predsjedniku povjerenstva produženje navedenog vremena ako bi se procijenilo da je zadani problem prezahtjevan, s time da trajanje ispita nije moglo prijeći pet sati. Elaborate je zatim pregledavao profesor navigacije ili onaj koji je bio pozvan u svojstvu ispitivača na način da je uočene pogreške podcrtavao te im dodavao samo točan rezultat, bez razrade postupka. Usp. "Regolamento provvisorio", 1859., 27 – 28.

zakona i naredbi (čl. 15). Osim toga, kandidat za poručnika pred ispitnim je povjerenstvom morao demonstrirati svoje znanje radom na pomorskoj karti i rukovanju sekstantom (čl. 14.). Nakon završetka usmenog dijela ispita povjerenstvo je većinom glasova odlučivao u kojoj mjeri kandidat jest ili nije preporučljiv za postizavanje statusa poručnika trgovačke mornarice, dok se prema protokolu elaborate upućivalo Centralnoj pomorskoj vladi na daljnju analizu i konačnu odluku (čl. 17.).

Uvjeti koji su Privremenim pravilnikom iz 1858. bili propisani za stjecanje zvanja kapetana duge plovidbe pretpostavljali su izvršenje plovidbenog staža u trajanju od dvije godine na jedrenjacima u plovidbi izvan Jadranskog mora, i to u svojstvu poručnika uz obvezu vođenja tzv. poručničkog dnevnika (čl. 1.). Pismeni ispit obuhvaćao je rješavanje dvaju nautičkih problema, jednog iz terestričke navigacije i jednog iz područja astronomske navigacije. Ispitne zadatke dostavljala je Centralna pomorska vlada u zapečaćenim omotnicama koje su otvarane u trenutku kandidatova pristupanja pismenoj provjeri (čl. 8.) a sam postupak bio je detaljno razrađen u tzv. *Uputama za provedbu navedenih propisa: "Otvaranje koverte koja sadrži zadatke za rješavanje pismenog ispita obavit će predsjednik povjerenstva u prisustvu kandidata i dva kapetana trgovačke mornarice koji su pozvani kao ispitivači, ali tek nakon potvrde vjerodostojnosti pečata. Sadržani zadatci diktirani će se ispitivanom, koji mora naglas pročitati što je po diktatu napisao, prije početka njihovog rješavanja."*<sup>34</sup> Povjerenstvo je usmenom provjerom, osim materije sadržane u programu ispita, općenitim pitanjima tijekom razgovora procijenjivalo sposobnosti kandidata, postignuti napredak u navigaciji, dijelom i temeljem uvida u dnevnik koji je bio dužan priložiti.

Pomorski zakoni i vrijedeće odredbe ispitnim su programom bili podijeljeni u četiri kategorije, a od kandidata se tražilo da poznaje pomorsko-pravne propise, napose one koji su regulirali odnose kapetana prema državi i javnim institucijama, posadi broda i brodovlasnicima te propise koji su se odnosili na osiguranje broda i tereta. Sadržaj ispitnog programa iz domene pomorsko-pravnih propisa obuhvaćao je:

- a) obveze kapetana prema konzulima i vlastima nacionalnih i stranih luka, kao i prema brodovima ratne mornarice pod svojom, prijateljskom ili neutralnom zastavom;
- b) prava i dužnosti kapetana prema posadi broda u odredbama o plaćama,

<sup>34</sup> Vidi ta uputstva u: "Regolamento provvisorio", 1859., 27.

dogovorenim naknadama za slučajeve nesreća, ozljeda, bolesti, kao i mjere koje kapetan poduzima za osobe koje padnu u more ili za slučaj brodoloma;

c) propise koji su regulirali odnose kapetana prema brodovlasnicima, odgovornost o zakupu, zaprimanju tereta na brod i dostave u dolasku, ukrcaju, održavanju robe, pa čak i kod tzv. *prova di fortuna* ("pramac na valove", manevar zauzimanja najpovoljnijeg položaja na moru u slučaju nevremena), najmu broda i sl.;

d) propise kojima su normirani uobičajeni načini osiguranja u poslovanju – glavne klauzule, bilo za brodove ili robu, odredbe kojima je bilo precizirano što sve može biti predmetom osiguranja, na koji se način utvrđuje nastala šteta i tko je zadužen za procjenu.<sup>35</sup>

Privremenim pravilnikom iz 1858. godine iznimno se još moglo pristupiti ispitu za kapetana duge plovidbe bez položenog poručničkog ispita ako je šest mjeseci od njegove objave kandidat napunio najmanje pet godina plovidbe, od kojih dvije u svojstvu brodskog pisara.<sup>36</sup>

*C. Privremeni pravilnik iz 1871. kao nova kvaliteta u obrazovanju i osposobljavanju pomoraca istočnog Jadrana*

Donošenjem tzv. Privremenog pravilnika iz godine 1871.<sup>37</sup> postalo je očito kako država sve više preuzima kontrolu nad obrazovanjem i osposobljenjem pomorskog podmlatka u duhu mjera reforme školstva započetih odredbama ministra obrazovanja, grofa Lea Thuna. To potvrđuje i odredba sadržana u Pravilniku prema kojoj se vlasnik svjedodžbe izdane kod privatnih učitelja i škola morao podvrgnuti ponovnom ispitu kod profesora državne pomorske škole, dobiti njegovu potvrdu te ovjeru škole, s naznakom da znanja kandidata odgovaraju sadržaju svjedodžbe (čl. 1.). Obvezna plovidbena praksa koju su kandidati morali izvršiti kao uvjet pristupanju ispitu bila je točno precizirana; plovidba unutar granica Jadranskog mora nije se računala, a priznavala se ona koja je prelazila graničnu crtu rta Santa Maria di

<sup>35</sup> Poznavanje glavnih odredbi i pravovaljanih pomorskih zakona smatrano je dijelom stručnog obrazovanja zapovjednog brodskog osoblja, a ispitni program omogućivao je kandidatima kvalitetnu pripremu ispita. Štoviše, kandidati su bili upućivani i na druga zakonska rješenja, npr. ona na snazi u pokrajini Lombardo-Veneto, u pitanju osiguranja, na tiskanu policu osiguranja, a najčešće ipak na *Politički edikt*, izdanje iz 1847., uz napomenu da ga se može nabaviti u svim lokalnim lučkim uredima. Usp. "Regolamento provvisorio", 1859., 24 – 26.

<sup>36</sup> O. FIO, 1956., 36 – 37.

<sup>37</sup> "Regolamento provvisorio", 1871., 58 – 85.

Leuca u Italiji i rta Capo Linquetta u današnjoj Albaniji. Uvjeti za pristupanje ispitu poručnika i kapetana duge plovidbe ovim Pravilnikom nisu bili značajnije promijenjeni, osim što se u plovidbeni staž za stjecanje zvanja kapetana priznavala i plovidba u svojstvu poručnika ako je zapovijedao brodom u proširenoj velikoj obalnoj plovidbi, uz obvezu vođenja broskog dnevnika. Ispitu kapetana duge plovidbe mogli su pristupiti i oni pomorci koji su stekli zvanje kapetana proširene velike obalne plovidbe uz uvjet da su bili zapovjednicima u periodu od dvije godine u plovidbi izvan Jadrana (čl. 2.).

Procedura prijavljivanja za ispit osposobljenja nije se bitnije mijenjala, osim što je bio povećan broj lučkih uprava koje su je provodile, tako su osim u Pomorskoj upravi u Trstu ispiti održavani i u lučkim uredima Malog Lošinja te Dubrovnika (čl. 3.).<sup>38</sup> Predsjednik ispitnog povjerenstva određivao je datum i vrijeme održavanja ispita, dok su turnusi bili određeni Pravilnikom (čl. 9.), i to na način da se u Trstu ispit organizirao jedanput mjesečno, a u Malom Lošnju i Dubrovniku dvaput godišnje (u lipnju i prosincu). Ispiti su se sastojali od pismenog, usmenog i praktičnog dijela (za poručnike), prema modelu naznačenu u programu, dok se koncept nije značajnije mijenjao ako ga se usporedi s Privremenim pravilnikom iz 1858. godine. Promjenama su ipak bili podvrgnuti sadržaji pismenog dijela ispita u koje se, pored dva postojeća zadatka iz terestričke i astronomske navigacije za postignuće ovlaštenja kapetana duge plovidbe, uvodi dodatna tema gdje se u formi pisma kod kandidata provjeravalo poznavanje elemenata poslovnog dopisivanja. Odabir tema pretpostavljao je razne situacije u kojima se može zateći kapetan u navigaciji; tako je ispitna tema, primjera radi, mogla biti korespondencija s brodovlasnikom, vlasnikom broskog tereta, sastavljanje izvještaja o pretrpljenoj šteti ili o potrebi popravka broda, uzimanju zajma i sl., tj. momentima koji su bili sastavnim dijelom profesije kapetana trgovačke mornarice (čl. 10.). Pravilnikom je bilo specificirano u kojoj se mjeri kandidat u opisima trebao držati zadane teme, pri čemu su njegove argumentacije morale biti

<sup>38</sup> Lučki uredi uzduž tzv. austro-ilirskog primorja i dalmatinske obale koordinirali su akcije i bili sponom između kandidata i Pomorske vlade u Trstu, a u njima se prikupljala potrebna dokumentacija, zaprimale molbe i izdavale dozvole za pristup ispitima. Kandidati su kod lučkih ureda dostavljali tzv. poručničke dnevnike koje je pregledavao ispitivač, najčešće lokalni profesor koji je podučavao pomorske predmete, ali pod uvjetom da prijavljenog kandidata nije pripremao za ispit. Dnevnik s primjedbama slao se vladi u Trstu, zajedno s podacima o školskoj spremi ako je kandidat pohađao pomorsku školu, a u naputcima za prijavu naglašavalo se kako ne će biti priznata svjedodžba koja ne odgovara odredbama članka 1. Privremenog pravilnika. Vidi "Regolamento provvisorio", 1871., 83.



jasne i čitljive jer se provjeravala i njegova sposobnost izražavanja i poznavanja talijanskog jezika (čl. 12.).

Sadržaj usmenog dijela ispita za poručnike ostao je isti, elementi provjere bili su naznačeni programom, a sadržavali su četiri područja: obalnu i astronomsku navigaciju, manevriranje te poznavanje najvažnijih plovidbenih propisa (čl. 15.). Kvalifikacije koje su kandidati za zvanje kapetana usmenim ispitom iskazivali, zahvaćale su kompleksnije u sadržaj ispitnog programa, a povjerenstvo je procjenjivalo njihov napredak s obzirom na vrijeme koje je proteklo od polaganja poručničkog ispita (čl. 16.). Ispitnim su programom tako bili zahvaćeni sadržaji u kojima su se od kandidata tražila ne samo praktična znanja rukovanja sekstantom i snalaženje na hidrografskim kartama već i teoretska znanja iz pomorske geografije. Okvir za ispitivanje znanja iz predmeta pomorske geografije obuhvaćao je spoznaje o glavnim morima svijeta i obalama koje ih okružuju, najvažnijim rtovima, zaljevima i lukama, rutama koje treba pratiti na transatlantskim putovanjima s obzirom na struje i vjetrove koji dominiraju u različitim sezonama, pa sve do poznavanja glavnih gospodarskih karakteristika pojedinih krajeva, odnosno važnijih pomorskih centara.

Sadržaj je bio dopunjen osnovnim spoznajama koje je kandidat trebao imati o pomorskoj higijeni i izbjegavanju sudara na morima. I premda to još nije značilo uvođenje novih predmeta, predstavljalo je dodatno proširivanje ispitnih tema, potaknuto zahtjevima tehnološkog razvitka evidentnog u drugoj polovini XIX. stoljeća. Potvrdu toj konstataciji nalazimo u odredbi Pravilnika kojom su kandidati za kapetane i poručnike pri polaganju ispita osposobljenja mogli podnijeti zahtjev te pristupiti dodatnom ispitu iz parnih brodskih strojeva i manevriranja parobrodima (čl. 19.). Ispitno povjerenstvo proširivalo se dodatnim članom, ispitivačem, koji je kandidatima postavljao pitanja sadržana u aneksu ispitnog programa, dok je pitanja o manevriranju parobrodima postavljao kapetan trgovačke mornarice. Od pristupnika su se očekivali odgovori na pitanja o potrebnim mjerama opreza kako bi se spriječilo samozapaljenje ugljena u spremnicima i izbijanje požara, odnosno o postupcima u slučaju požara, načinima pravilnog korištenja aparata za gašenje i sličnim mjerama. Manevriranje parobrodima obuhvaćalo je pitanja kojima se tražilo objašnjenje postupka u slučajevima manevriranja parobrodima s kotačima ili s propelerom, odnosno postupci u luci ili na uzburkanom otvorenom moru. Stabilitet parobroda na uzburkanom moru i načini njegova održavanja, uplovljavanje u luku i pristajanje uz obalu bili su dijelom ispitnog programa kojim su kandidati nakon prolaska dobivali posebnu svjedodžbu (*attestato*). Iako je pristup tom ispitu bio fakultativan, samo njegovo postojanje upućuje na

važnost tehničkog obrazovanja zapovjednog osoblja zbog preokreta uzrokovana primjenom parnog stroja.

Obveza pisanja tzv. poručničkog dnevnika proizlazila je iz odredbe kojom je vođenje dnevnika tijekom dvogodišnje navigacije ulazilo u red propisanih uvjeta koje je kandidat za kapetana duge plovidbe trebao ispuniti. Provjeru dnevnika provodio je profesor nautičke grupe predmeta od kojeg se očekivalo da povremeno provjeri upisane izračune *"kako bi se uvjerio da rad nije još samo jedna kopija materijala brodskeg dnevnika, nego upravo plod zabilješki kandidata"*.<sup>39</sup> Od njega se očekivalo da potvrdi tijek puta i uspoređi točku polaska u jednom danu s onom dolaska sljedećeg dana, da ustanovi odgovaraju li dužine i širine, navedene u komentarima, rezultatima provedenih izračuna itd. Naposljetku, provjeravao je jesu li naznačeni svi potrebni potpisi lučkih ureda, konzulata, kapetana i slično. Izvješće s ocjenom, dnevnikom i izračunima predavao je na dan usmenog ispita ispitnom povjerenstvu.

Nakon završena usmenog dijela ispita povjerenstvo je većinom glasova odlučivalo o prolasku kandidata a pismene je elaborate, nakon provjere,<sup>40</sup> ocjenjivalo ispitno povjerenstvo uzimajući u obzir prethodnu reviziju. Svi protokoli ispitivanja, od kojih je svaki morao biti ujedinjen u elaborate uvezane u pojedinačni dnevnik, prosljeđivani su Centralnoj pomorskoj vladi u Trstu na konačnu odluku (čl. 21.). Mogućnost polaganja ispita za kapetana duge plovidbe još uvijek je bila dopuštena kandidatima bez prethodno položenog poručničkog ispita, međutim, svakim novim pravilnikom pooštřavani su uvjeti osposobljenja pomoraca, bilo da se radi o obvezi pohađanja pomorske škole ili poštivanja regularnog postupka u hijerarhiji postizavanja pomorskih zvanja. Tako je člankom 26. Pravilnika bilo naglašeno da su kandidati s kojima je prethodno dogovoren ispit za kapetana, a nisu položili poručnički ispit, dužni, uz kvalifikacije koje se traže za kapetana, prethodno položiti i kompletan ispit za poručnika.

<sup>39</sup> Naputci za ispite osposobljenja poručnika i kapetana trgovačke mornarice duge plovidbe nalaze se u: "Regolamento provvisorio", 1871., 84.

<sup>40</sup> U članku 14. spominjanog Pravilnika jasno je, prevedeno na hrvatski, bilo naglašeno: *"Istog dana elaborate pregledava profesor koji predaje obalnu i astronomsku navigaciju ili netko tko je pozvan u svojstvu ispitivača sukladno članku 8., kojeg će poslije prezentirati predsjedniku povjerenstva. Grješke će se podcrtati i naznačiti na kraju svakog elaborata (...)".* Usp. "Regolamento provvisorio", 1871., 63.

*D. Nadopune postojećih pravilnika do početka XX. stoljeća  
u cilju postizanja još više stručnosti pomoraca*

Pomorska vlada u Trstu, vodeći računa o promjenama koje su tijekom XIX. stoljeća zahvatile pomorsku privredu te uvažavajući njezine potrebe za što stručnijim zapovjednim osobljem, povremenim je intervencijama nadopunjavala postojeće pravilnike kojima su bili propisivani uvjeti pristupanja ispitima osposobljenja. U razdoblju od 1871. do 1902., kada su konačno bila precizirana zvanja u trgovačkoj mornarici, slijedile su dopune postojećeg Pravilnika na način da je ispitni program proširivan novim predmetima (higijena, pomorsko pravo, signalizacija, izbjegavanje sudara na moru), odnosno propisivani su uvjeti za priznavanje plovidbenog staža obavljena na brodovima ratne mornarice i prelaska časnika iz ratne mornarice u trgovačku.

Radijus izmjena kretao se od propisivanja dodatnih naputaka za vođenje poručničkog dnevnika, odredaba o priznavanju plovidbenog staža obavljenoga na stranim brodovima, pokretanju tečajeva za kandidate poručnika i kapetana duge plovidbe pa sve do odredbe kojom su pregledi odnosno kontrole vida i raspoznavanja boja postali obvezujućom kategorijom za pristupanje ispitu i, u konačnici, dobivanju svjedodžbe osposobljenja.<sup>41</sup> Takvim se kompleksom doista išlo prema potpuno novoj kvaliteti u osposobljavanju pomoraca, posebno zapovjednog kadra, sukladno iznimnom tehničko-tehnološkom napretku toga vremena koji je veoma utjecao ne samo na brodarstvo već i na cjelinu pomorskoga gospodarstva.

#### IV. RAZVITAK JAVNOG POMORSKOG ŠKOLSTVA

##### *A. Razdoblje od polovine XVIII. do polovine XIX. stoljeća*

Usporedno s propisivanjem ispita osposobljenja – u početku za zapovjedno osoblje na brodovima trgovačke mornarice – državne su vlasti započele s intervencijama u školskome sustavu, razvijajući mrežu javnih pomorskih škola. Začetke javnoga pomorskog školstva na istočnojadranskoj obali pratimo od godine 1754., kada je carica Marija Terezija u Trstu osnovala školu za izobrazbu pomoraca kojoj je službeni naziv bio *Scuola di Idrografia*. Kako je otvaranje škole bilo povjereno isusovačkom kolegiju, nastavnikom na školi imenovan je isusovac Franjo Ksaver

<sup>41</sup> O izmjenama i dopunama Privremenog pravilnika iz 1871. vidi: M. Š. MILOŠEVIĆ, 1956., 175 – 176.

Orlando, koji je svojom obrazovnom djelatnošću obilježio prvo razdoblje njezina djelovanja.<sup>42</sup> Ukidanjem isusovačkog reda godine 1773., škola nakratko prestaje s radom, a Orlando boravi u Rijeci, svojem rodnom gradu, u svojstvu nastavnika na tek osnovanoj pomorskoj školi. Riječka pomorska škola nije bila dugoga vijeka, poglavito zbog inzistiranja tršćanskih vlasti koje su nastojale ponovno pokrenuti rad ukinute pomorske škole. To im je i pošlo za rukom dekretom Josipa II. godine 1783., dok su Riječani, nezadovoljni takvim razvojem događaja, brojnim predstavkama upućenim državnim vlastima zahtijevali ponovno pokretanje pomorske škole u svome gradu. Nakratko su i uspjeli godine 1808., no zbog nesređenih okolnosti uzrokovanih francuskom okupacijom Rijeke škola prestaje s radom već sljedeće godine. Kako potreba za njezinim ponovnim otvaranjem nije jenjavala, a potaknuta rastućim gospodarstvom i ulogom koju je Rijeka kao pomorski grad imala, škola se nanovo otvara godine 1828. kao javna ustanova.<sup>43</sup>

Političke prilike koje su obilježile povijest hrvatskog dijela istočnog Jadrana početkom XIX. stoljeća nepovoljno su se odrazile na razvoj pomorskog školstva, premda su bili izrađeni nacrti kojima se predlagalo osnivanje više državnih pomorskih škola uzduž istočne obale Jadrana. U vrijeme tzv. prve austrijske vlasti namjesnik Goess je izradio program koji je predviđao osnivanje pomorskih škola u Zadru i Splitu, dok bi se posebnim programima u sklopu pučkih škola školska djeca upućivala prema pomorskim zanimanjima.<sup>44</sup> Uzimajući u obzir usmjerenost naših ljudi prema pomorskom zvanju i računajući na bogatu pomorsku tradiciju, školska bi se djeca tako odmalena pripremala za more koje je oduvijek bilo važnim, a često i jedinim izvorom egzistencije. Međutim, ako se izuzme postojanje već navedenih škola, značajniji angažman državnih vlasti nije zabilježen prije sredine XIX. stoljeća, kada je pokrenuta inicijativa za osnivanje više javnih pomorskih škola na našoj obali.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> O ulozi Franje Ksavera Orlanda vidi: B. FRANUŠIĆ, 1994., 125 – 128.

<sup>43</sup> O djelovanju pomorskih škola u Rijeci i Trstu u: O. FIO, 1956., 15 – 16; J. HORVATH, 2001., 9 – 12.

<sup>44</sup> O. FIO, 1956., 17.

<sup>45</sup> Iako pohađanje pomorske škole kroz cijelo XIX. stoljeće nije bilo obvezatno za stjecanje pomorskih zvanja, u razvitku pomorskog obrazovanja toga razdoblja uočavaju se dvije razvojne faze. Prvoj bi vremenska odrednica bila kraj XVIII. i prva polovina XIX. stoljeća, gdje se javne pomorske škole pojavljuju tek sporadično, a država prepušta inicijativu privatnim učiteljima koji kroz organizaciju tečajeva pripremaju kandidate za ispite

*B. Ustrojstvo javnih pomorskih škola pod državnom ingerencijom godine 1849.*

Temeljem rješenja Franje Josipa I. od 24. rujna 1849. donesena je odluka o otvaranju većeg broja javnih pomorskih škola, i to u Bakru, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru.<sup>46</sup> Brojnost novoosnovanih pomorskih škola svjedoči o novoj orijentaciji državnih vlasti usmjerenih na promicanje razvoja pomorskih djelatnosti, u kojima je važnu ulogu, bez ikakve sumnje, imalo obrazovanje. Reforma pomorskog školstva, koja je započela carskim ukazom godine 1852., pretpostavila je donošenje novog nastavnog plana i programa, što je trebalo biti iskorak prema osuvremenjivanju nastavnog procesa, s obzirom na to da postojeći programi više nisu pratili promjene koje su zahvatile pomorsku privredu.<sup>47</sup>

Rad pomorskih škola ogledao se u provođenju različitih tečajeva namijenjenih kapetanima duge plovidbe, poručnicima, upraviteljima velike i male obalne plovidbe, brodskim poslovođama te brodograditeljima. Ukoliko su škole održavale sve tečajeve, uključujući i tečaj brodogradnje, dobivale su status glavnih pomorskih škola. Takve

osposobljenja. Njihovo je djelovanje bilo iznimno podržavano od strane lokalne uprave ili zainteresirane grupacije brodovlasnika, ali je izostala kontrola državnih vlasti i nadzora nad radom učitelja i škola. Zajedničko većini ovih škola i učitelja bila je ciljana priprema kandidata za ispite osposobljenja, organizacija nastave u obliku višemjesečnih tečajeva na kojima je teorijska naobrazba bila zastupljena u najnužnijem obliku. Rad privatnih pomorskih škola u drugoj polovini XIX. stoljeća sve se više ograničava, osobito nakon odluke kojom je svjedodžba izdana kod privatnih učitelja dobivala vjerodostojnost tek nakon ovjere kod nastavnika na javnoj pomorskoj školi. Država sada sve više preuzima brigu oko školovanja pomorskog kadra kroz osnivanje javnih pomorskih škola, tako da sredinom XIX. stoljeća možemo govoriti o početku druge razvojne faze pomorskog školstva i početka njegove reorganizacije. To je svakako "modernizacija izvana", tj. iz bečkog središta države, sukladno općoj reformi školstva započetoj 1849. i dalje, provedenoj odredbama ministra obrazovanja grofa Lea Thuna. Vidi: O. FIO, 1956., 11 – 15.

<sup>46</sup> I. SCHERZER, 1902., 15.

<sup>47</sup> Potvrdu tome nalazimo u tekstu *Učionice pomorske cesarstva austrijskoga* u kojem je spomenuta osnova iz god. 1852. bila obrazložena. Tako za nove pomorske škole stoji: "Druge učionice pomorske otvoriše se u Bakru, u Zadru, u Splitu, u Dubrovniku, u Kotoru, ali sve ove učionice tako biahu naobrazene, da nemogahu zadovoljiti današnjim potrebama; i njihovo priobrazenje za moći zadovoljiti okolovštinaam svih primorjah, rastućoj zabavi tergovačkoj, i vikovnom napredku, bi zasliedba dobrostivoga nastavljenja c. k. Vladanja sredocilnoga Morskoga, zvana osobitim načinom hititi se svih onih posalah koji tiču pomorstvo. (...) na duboke nauke ljudih koji pridružuju vištinu mora s' naucim morskim, i poznaju učionice, privisoka dvorstva tergovanja, i Općenog nauka položiše N. V. Cesaru novi način izobrazjenja ili pritvorenja učionicah pomorskih (...)"'. Citirano prema: *Učionice pomorske*, 1.

su škole bile u Trstu i Veneciji, Rijeci i Dubrovniku, dok su one u Rovinju, Zadru, Splitu i Kotoru bile niže rangirane.<sup>48</sup> Programom se, uz jednogodišnji tečaj za brodograditelje, omogućivalo pohađanje dvogodišnjeg tečaja za poručnike i kapetane duge plovidbe, polugodišnjega ljetnoga tečaja za obuku kapetana duge plovidbe i upravitelja velike obalne plovidbe, te večernjega tečaja za upravitelja male obalne plovidbe i broskog poslovođu. Jasno je bilo istaknuto da znanje potrebno kapetanu duge plovidbe nije npr. nužno potrebno upravitelju male obalne plovidbe, što je opravdavalo postojanje tečajeva koji su vremenski bili različita trajanja i ekstenziteta.<sup>49</sup> Značajna se pozornost poklanjala stvaranju stručnoga pomorskoga kadra koji će nakon završetka najvišeg tečaja u pomorskoj školi biti osposobljen za obavljanje nastavničke službe na nekoj od postojećih pomorskih škola: "(...) *napokon od naredjenja višega teka možemo pričekivati taku dubinu od znanja, da će naučni na razlog od današnjih neprocinjjenih otkrivenjah znati voditi naše pomorstvo na veću sreću, i nad ovo možemo pričekivati nasad mladićah pripravnih za učiti pomorstvo*".<sup>50</sup> Svaka od navedenih škola bila je pridružena nekoj srednjoj školi ili najbližem zavodu, npr. tršćanska Trgovačkoj akademiji, venecijanska višoj realki, a pomorske škole u Rovinju, Rijeci, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru nižim realkama.<sup>51</sup> Međutim, svaka od njih djelovala je i posve samostalno "*jer vlastito svaka učionica pomorska čini odsjek napose, i učenici koji k' njoj pristupaju učeni su na pose (...)*".<sup>52</sup>

Nadzor nad školama bio je povjeren Središnjoj pomorskoj vladi u Trstu, ali se dopuštalo angažiranje pokrajinskih školskih nadzornika u slučajevima kada je to bilo potrebno.

<sup>48</sup> O. FIO, 1956., 20 – 21.

<sup>49</sup> Različiti pristupi školovanju očituju se u već navedenim Uputstvima: "*1. Da ako svi pomorci, kojim se hoće pouzdati uprava jedno' broda imaju imati ona poznanja koja se pristoje, nije treba da ih imadu svi jednako; jer nauk umno-viešti, koji se iziskuje za kormnike duga puta, jest suvišan onim koji putuju uz kraj, i na kratak put van tiesnog od Gjibiltere; a što se iziskuje od ovih zadnjih, nije potrebno da znadu oni, koji upravljaju male brodove. 2. Da oni koi misli graditi brode ima dobro poznavati ono što se tiče slogogradje (meccanica) naravoslovje (fisica) i brodogradje (costruzione navale), što nije da znadu kormnici, nego pače moglo bi im biti teško kad bi se od njih iziskovali (...)*". Citirano prema: *Učionice pomorske*, 1.

<sup>50</sup> *Učionice pomorske*, 2.

<sup>51</sup> O. FIO, 1956., 21.

<sup>52</sup> *Učionice pomorske*, 2.

### C. Tečajevi kao oblik osposobljavanja pomoraca

Dvogodišnji tečaj upisivala su djeca s napunjenom 14. godinom života, pri čemu su bila podvrgnuta određenoj provjeri poznavanja talijanskog jezika, koji je tada bio nastavni jezik. Uz to su morala pokazati određena znanja iz matematike i geografije. Preporuka zakonodavca bila je da se pri provjeri znanja naglasak stavi na umne mogućnosti kandidata, kako škole ne bi ostale bez učenika u trenutku kada pomorska privreda potražuje veliki broj stručno osposobljenih pomoraca.<sup>53</sup> Od predmeta u dvogodišnjem tečaju učili su se: *bogoštovje, početak tergovanja, pravi pomorske, dili računstva (aritmetica), nizložja (algebra), zemljomjerja (geometria)* za prvu godinu, odnosno *bogoštovje, vodjene brodova, zvizdoznanje pomorsko, počeci grado-brodja, tumačenje vladanja brodovah s' upravljanjem jedarah u različitim prigodah* za drugu godinu tečaja.

Polugodišnjim se ljetnim tečajem, s naglaskom na praktičnoj poduci, nastojalo osposobiti kandidate za zvanja kapetana duge i velike obalne plovidbe. Kao uvjet za upis bila je propisana dvogodišnja plovidbena praksa, zbog čega se u sadržajima programa opseg teorijske naobrazbe smanjivao na minimum.<sup>54</sup> Nakana zakonodavca bila je da propisivanjem plovidbene prakse ograniči broj potencijalnih kandidata, kako se na polugodišnji tečaj ne bi upisivali i ostali, što bi dovelo u pitanje održavanje dvogodišnjeg tečaja obuke. Predmeti obuhvaćeni polugodišnjim tečajem kretali su se od vjeronauka, manevriranja brodom, pomorskog prava do pilotaže, astronomske navigacije i brodogradnje.

Programom reorganizacije pomorskoga obrazovanja, uz pretpostavku mogućeg razvitka pomorskog prijevoza te povećanja broja plovnih jedinica, bilo je planirano pokretanje tzv. večernjih tečajeva na kojima bi se u vremenskom periodu od šest mjeseci tri sata tjedno održavala nastava namijenjena osposobljavanju upravitelja male obalne plovidbe, kormilara, ali i svih drugih običnih mornara. U objašnjavanju razloga i mogućih prednosti tečaja podsjećalo se na donošenje novoga pomorskog

<sup>53</sup> Tako je izrijeком bilo istaknuto: "Općeno u primanju derži se uprava, da se imaju lako primati mladići na nauk pomorski, kad se kod ima uzrok ufati da će izać dobro: u kojim posve novim "lakšinam" vidi se providjenje zakonoše, da ne ostanu učionice bez učenikah, što bi moglo biti. (...) On pače gleda po svaki način da se umnoži broj pomoracah uviečbanih (...)." Usp. *Učionice pomorske*, 2.

<sup>54</sup> O tome je u Uputstvima bilo naglašeno: "Učenja oko ovih predmetah jesu posve iskušna, to jest van malih propuštenjah prinosi se sve što se o njih govori u teku dvogodnomu; ali s' razlikoštju (...) za učenike teka polugodnoga nauk daje se na debelo, po vieštini, po kušanju bez ikakva mudroznanog tumačenja." Usp. *Učionice pomorske*, 3.

zakona kojim bi se mogli pooštriti uvjeti za postizavanje zvanja upravitelja male obalne plovidbe. Jedini uvjet koji se do tada postavljao pred upravitelja male obalne plovidbe bio je trogodišnji plovidbeni staž. Međutim, povećanjem pomorske trgovine i prijevoza putnika na Jadranu ideja obvezatnog pohađanja večernjeg tečaja mogla se pokazati izvjesnom. To se vidi iz sljedećeg: *"Korist ovog nauka poznaje se po sebi, a navlastito kad se promisli s' razlogom, da do malo za gospodariti i mali brod htiće se potverda, da se poznaju zgor ispisani nauci."*<sup>55</sup>

Zahtjevi za povećanjem razine stručnosti pomorskog osoblja posljedica su daljnjeg razvitka pomorske privrede, a svijest o potrebi obrazovanja pomoraca proizlazila je iz uvjerenja kako je njihova osposobljenost garancija smanjivanju broja pomorskih nesreća. Obuka je sadržavala predavanja o manevriranju i opremi broda, upravljanju brodom te osvrta na obilježja obale, zaljeva i pličina Jadranskog mora.<sup>56</sup> Nastavnicima je bilo preporučeno da svoja predavanja prilagode stupnju naobraženosti kandidata, što je u praksi značilo pojednostavnjenje pristupa i usmjerenost na najbitnije sadržaje.

Jednogodišnji tečajevi za brodograditelje bili su rezultat daljnjega tehničko-tehnološkoga razvoja pomorskoga gospodarstva i njegove potrebe za različitim profilima pomorskih zanimanja. Pomorske škole u kojima su bili predviđeni tečajevi za brodograditelje dobivale su status glavnih škola. Programski se taj tečaj razlikovao od onih u kojima su se obrazovali kandidati usmjereni na zapovijedanje brodom, a obuka je obuhvaćala *slogogradje (meccanica)*, *brodovodje (la manovra)* i *brodogradje (la costruzione navale)* te *načertanje (disegno)*.<sup>57</sup> Tako se konačno krenulo i s tom specifičnom naobrazbom, čime se paleta usmjerenja bitno proširila.

<sup>55</sup> Usp. *Učionice pomorske*, 3.

<sup>56</sup> Upravljanje brodom iziskivalo je određene sposobnosti: *"Govoreći o vladanju brodovah, kaže se najpervo način kojim se vlada brod na idra latinska ili kako vele na trabakul; pa za tim, kako se vladaju u poglavitim zabavam brodovi na idra četvero-ugla, stiskajući nauk na same uprave obične, i na ona laka tumačenja koja mogu razumit oni koji pristupaju na ovi nauk."* Usp. *Učionice pomorske*, 3.

<sup>57</sup> Sadržaji koje je polaznik tečaja morao svladati u sklopu učenja svakog pojedinog predmeta vidljivi su iz već spomenutih Uputstava koja su bila objavljena 1853. u publikaciji *Rivista marittima del Lloyd Austriaco* te prevedeni na hrvatski jezik kako bi se potaknulo zanimanje mladih za pomorska zanimanja: *"U učenju slogogradja ima se imati poglavita opaz na najuzderžnije zakone od fizike, slagajući ih tako da jedna olakša razum druge. (...) O brodovodju govori se po temelju prostranosti nauka slogogradje; (...) a potle ulaga se zemljomierje i slogogradje za istumačiti razliku upitanja koja se čine za odlučiti bolju priliku jednoga broda na idra ili na paru. (...) Priko svega ovoga za moći svesti u dielo nauke, naredjeno je ne samo slikovanje ili načertanje (...) nego jošte i hoditi često gdi se grade brodi, nepropuštajući u opće nijednu prigodu za ukazat učenicim kako se sklada nauk s' dielom."* Usp. *Učionice pomorske*, 4.



*D. Pomorsko školsko obrazovanje nakon godine 1879.*

Početno oduševljenje koje je pratilo osnivanje pomorskih škola uzduž hrvatske obale, kao i usvajanje nastavnoga plana i programa godine 1852., ubrzo je zamijenilo razočaranje uzrokovano krizom brodarstva, koja se najviše očitovala u padu tonaže jedrenjaka. Bitke na Jadranu godine 1865./1866. nepovoljno su se odrazile na stanje u pomorstvu, što se očitovalo u smanjenju interesa za pomorska zanimanja tako da je broj učenika u većini pomorskih škola bio zanemariv. Zbog navedenih razloga pojedine se pomorske škole zatvaraju, dok neke uzdržavaju lokalne vlasti. Međutim, reorganizacijom koja je uslijedila godine 1879. i nadalje su kao državne ustanove djelovale škole u Trstu, Rijeci, Malom Lošinj, Bakru, Dubrovniku i Kotoru.<sup>58</sup>

Iste je godine odobren novi nastavni plan i program prema kojem je obuka s dvije godine produžena na tri, a u školu su se primala djeca s navršениh trinaest godina. Programom je bio predviđen prijamni ispit, koji se polagao iz talijanskog jezika, zemljopisa, aritmetike, geometrije, crtanja i prirodopisa, s time da se samo provjeravalo osnovno znanje potrebno za normalno praćenje nastave. Završnim ispitom, kako je bilo predviđeno novim programom, zaključivalo se trogodišnje školovanje, a kandidat je tijekom pismenog i usmenog dijela ispita morao iskazati zavidno teorijsko znanje. Pismenim je ispitom provjeravano znanje iz talijanskog i engleskog jezika, matematike i nautike, dok su usmenim ispitom bili obuhvaćeni engleski jezik, zemljopis, matematika, nautika, oceanografija i meteorologija.<sup>59</sup>

Novim se programom povećao broj stručnih predmeta kojima su se pratile promjene što su tijekom XIX. stoljeća nastupile u pomorstvu, u trenutku kada parobrod preuzima vodeće mjesto u pomorskom prijevozu. Uvođenjem engleskog jezika, koji postaje obveznim predmetom, nazire se početak njegove dominacije kao glavnoga svjetskog jezika, čije je poznavanje postalo prijeko potrebnim za uspješnu poslovnu korespondenciju.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> O. FIO, 1956., 25.

<sup>59</sup> O reorganizaciji pomorskih škola godine 1879. vidi: I. SCHERZER, 1902., 37 – 38; O. FIO, 1956., 25.

<sup>60</sup> Program učenja engleskog jezika obuhvaćao je: *"Izgovaranje pojedinih glasova. Nauka o imenici i pridjevu. Najobičniji nepravilni glagoli. Najvažnija pravila sintakse za tumačenje odabranog štiva. Kratka pisma i opisi. Ponašanje i popunjavanje slovnice. Vježbe u trgovačkom i brodarskom dopisivanju."* Usp. I. SCHERZER, 1902., 35.

S. Uglešić ♦ Osposobljavanje i počeci institucionaliziranog obrazovanja pomoraca...

<i>Predmet</i>	<i>Razred</i>		
	<i>Tjedni broj sati</i>		
	<i>I. razred</i>	<i>II. razred</i>	<i>III. razred</i>
<i>Nauk vjere</i>	1	1	
<i>Talijanski jezik</i>	5	4	3
<i>Engleski jezik</i>	4	3	3
<i>Zemljopis</i>	2	2	2
<i>Povijest</i>	2	2	
<i>Matematika</i>	12	8	3
<i>Fizika</i>	3	3	
<i>Krasnopis</i>	2		
<i>Nautika</i>		6	8
<i>Brodogradnja i oprema broda</i>		3	
<i>Vjerezakonski obredi na brodu</i>			1
<i>Nauka o parnim strojevima</i>			2
<i>Meteorologija i oceanografija</i>			2
<i>Manovranje</i>			2
<i>Trgovačko, mjenično i pomorsko pravo</i>			3
<i>Brodarsko računovodstvo</i>			1
<i>Brodarsko zdravstvo</i>			1
<i>U k u p n o</i>	31	32	31

Tab. 1. *Nastavni plan za pomorske škole iz godine 1879.*<sup>61</sup>

Kako bakarska pomorska škola nije bila obuhvaćena reformom kojom su pomorske škole u austrijskom dijelu Monarhije bile zahvaćene godine 1879., usklađivanje njezina programa počelo je rješenjem od 8. rujna 1882. godine. Tada je pokrenuta njezina reorganizacija prema modelu koji se primjenjivao u pomorskim školama austrijskog dijela Monarhije te je bila pretvorena u četverorazrednu školu s jednim pripremnim i tri nautička razreda. Nastava se izvodila na hrvatskom jeziku za sve predmete. Iznimno se u III. nautičkom razredu iz stručnih predmeta ona održavala

<sup>61</sup> I. SCHERZER, 1902., 34.

na talijanskom jeziku. Školovanje je završavalo zaključnim ispitom koji se sastojao od pismenog i usmenog dijela na način koji je bio primjenjivan i u drugim pomorskim školama Monarhije.<sup>62</sup>

U godinama što su slijedile pomorske su škole učvršćivale svoj utjecaj u sredinama u kojima su djelovale, a sve prisutnije uvjerenje o potrebi institucionaliziranog školovanja pomorskog kadra dovest će postupno do njihove pune afirmacije. Razvitku takva mišljenja, nema sumnje, pridonijeli su sve zahtjevniji ispitni programi koje su pomorske vlasti propisivale za polaganje ispita osposobljenja, gdje su se bez sustavnog školovanja teško mogla steći potrebna teorijska znanja i uspješno polagati propisani ispiti.

## V. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Obrazovanje i osposobljavanje pomoraca u prošlosti se bitno razlikovalo od današnjeg. Ono je poglavito bilo usmjereno na razvijanje praktičnih vještina koje su pomorci stjecali u plovidbi, pri čemu je iskustvo starijih pomoraca bilo presudno u prijenosu praktičnih znanja početnicima u pomorskom pozivu. Prema statutarnim odredbama istočnojadranskih komuna, zapovjednik broda nije morao posjedovati ni elementarnu pismenost jer to s aspekta ondašnjeg shvaćanja sigurnosti plovidbe nije ni bilo važno; poznavanje teorijskih znanja nije se nametalo kao potreba, a praktično naukovanje na brodu bilo je dovoljnim za stjecanje svih neophodnih znanja i vještina.

Razmjerno postignutom stupnju razvoja, u pomorstvu su se povećavali zahtjevi stručnosti, odnosno osposobljenosti posade na brodovima. U početku su bili usmjereni prema zapovjedniku broda i časnicima, da bi kasnije zahtjevi bili proširivani i na druge članove posade. Slijedom toga počeo se donošenjem posebnih zbirki

<sup>62</sup> O preustroju bakarske pomorske škole godine 1882. vidi: A. CUVAJ, X, 1913., 221; A. ŠPÖRER, 1940., 15 – 16; O. FIO, 1956., 27. U čl. 5. Statuta bakarske nautičke škole iz god. 1882. izrijekom se navodilo: *"Za tri nautička razreda prihvaća se naukovna osnova koli glede vrsti učevnih predmeta, toli glede obsega učevnog gradiva i glede broja učevnih sati za svaki predmet, propisana za nautičke škole po c. kr. ministarstvu za bogoštovlje i nastavu naredbom od 18. kolovoza 1879. br. 12544."* Na kraju školske godine održavao se konačni ispit koji je vrijedio za sve učenike osim za učenike završnog nautičkog razreda, koji su pristupali tzv. zaključnom ispitu. Provedba konačnih ispita također je bila usklađena s već spomenutom odlukom iz god. 1879. te je u čl. 11. Statuta bakarske nautičke škole stajalo: *"(...) Što se postupaka i zahtjeva kod toga konačnoga ispita tiče, prihvaća se posvema propis ob održavanju konačnoga izpita, izdan po c. kr. ministarstvu za bogoštovlje i nastavu naredbom od 18. kolovoza 1879. br. 12544 (...)"* (vidi: A. CUVAJ, VII, 1911., 148 – 149).

pomorskih propisa osjećati sve veći državni utjecaj u sferi pomorskih djelatnosti. Takav je bio poznati austrijski *Politički edikt trgovačke plovidbe* iz godine 1774., nama osobito zanimljiv jer je njegova primjena za austrijske vladavine bila proširena na cjelokupnom hrvatskom dijelu Jadrana. Pomorsko-pravne formule sadržane u *Političkom ediktu* nisu obuhvaćale posebne odredbe o stupnju školske naobrazbe pomoraca niti su propisivale uvjete za stjecanje osposobljenja. Ipak, jedna njegova odredba o stručnoj osposobljenosti časnika upućuje na početak novog pristupa u obrazovanju pomoraca. Odredbom je, naime, bilo preporučeno upućivanje peljara (pilota) i *pouze* (vođe palube) "vodopisnom profesoru" kako bi stekli potrebna teorijska znanja s obzirom na zahtjevnost službe koju su obavljali. Preokret koji je u pomorskom prijevozu nastao primjenom parnoga stroja tijekom XIX. stoljeća, doveo je do početka novog razdoblja koje je karakterizirala promjena u odnosima državnih vlasti prema pomorskom kadru na brodovima trgovačke mornarice. Taj novi odnos očitovao se, primjerice, i kroz uvođenje ispita osposobljenja za zvanja poručnika i kapetana trgovačke mornarice, što je za posljedicu imalo kvalitetan pomak u procesu stručnog obrazovanja pomoraca. Znanja koja su kandidati morali iskazati pretpostavljala su određenu razinu stručnosti koja se sve teže mogla steći kroz privatnu poduku ili kroz tečaj priprema za ispit.

Pooštavanje zahtjeva koje je pratilo polaganje ispita osposobljenja podrazumijevalo je drugačiji pristup školovanju pomoraca, osobito zapovjednog osoblja na brodovima trgovačke mornarice. Država tada sve više preuzima brigu oko školovanja pomorskog kadra, što se na hrvatskom dijelu Jadrana poklapalo s osnivanjem većeg broja javnih pomorskih škola godine 1849. i njihovom reorganizacijom 1852. godine. Okvir za ustrojstvo javnoga pomorskog školstva tijekom druge polovine XIX. stoljeća kreirale su državne vlasti propisivanjem nastavnih planova i programa, produžavanjem trajanja obuke i sl., što je korespondiralo s općeprihvaćenim uvjerenjem o potrebi većega državnog angažmana u sferi obrazovanja, pa tako i pomorskog. U kojoj je mjeri reorganizacija pomorskog školstva povezana s ispitima osposobljenja, odnosno odredbama sadržanim u privremenim pravilnicima, možda najočitije govori podatak kako je Pomorska vlada u Trstu svjedodžbe izdane od privatnih učitelja podredila procjeni nastavnika javnih pomorskih škola, a kadetima koji su završili pomorsku školu upola smanjila godine plovidbene prakse nužne za prijavu ispita osposobljenja. Međutim, početno vrijeme u razvoju javnih pomorskih škola pratili su određeni organizacijski problemi koji su, uz malen broj učenika, doveli do zatvaranja jednog

dijela tada osnovanih škola, no ipak se s vremenom njihov broj ustalio. Aktivnosti koje su poduzimane u tom pravcu dovele su u konačnici do odredbe kojom su austrougarske vlasti uvjetovale stjecanje zapovjednih zvanja u trgovačkoj mornarici sa završetkom javne pomorske škole.

## IZVORI I LITERATURA

### 1. Tiskani izvori

- "Državni oglas o plovidbi od 25. 4. 1774.", (skraćeno: "Državni oglas"), *Pomorski godišnjak*, 3, Split, 1929., 429 – 470.
- *Hvarski statut*, Split, 1991.
- "Notificazione dell' i. r. Governo centrale marittimo di data 30. novembre 1852. N. 10689, portante il regolamento per conseguire la qualifica di direttore di navigli nella navigazione al piu esteso limite del grande cabotaggio", (skraćeno: "Notificazione"), *Annuario Marittimo*, Trieste, 1854., 90 – 100.
- "Regolamento provvisorio per gli esami degli aspiranti alla qualifica di tenente e di capitano mercantile austriaco a lungo corso, pubblicato con la Notificazione 4. maggio 1858. N. 3751", (skraćeno: "Regolamento provvisorio", 1859.), *Annuario Marittimo*, Trieste, 1859., 9 – 29.
- "Regolamento provvisorio per gli esami degli aspirati alla qualifica di tenente e di capitano mercantile al lungo corso pubblicato colla Notificazione 4. maggio 1858. N. 3751 e messo in accordo con i cambiamenti avvenuti nell' Amministrazione marittima e con posteriori disposizioni", (skraćeno: "Regolamento provvisorio", 1871.), *Annuario Marittimo*, Trieste, 1871., 58 – 85.
- *Statut grada Dubrovnika 1272.*, Dubrovnik, 1990.
- *Učionice pomorske cesarstva austrianskoga*, (skraćeno: *Učionice pomorske*), Terst, 1853., 1 – 4.
- *Zadarski statut sa svim reformacijama odnosno novim uredbama donesenim do godine 1563.*, (skraćeno: *Zadarski statut*), Zadar, 1997.

### 2. Literatura

- Vladislav BRAJKOVIĆ, "Dubrovački edikt za plovidbu 1794.", u: *Dubrovačko pomorstvo. U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku MDCCCLII – MCMLII*, Dubrovnik, 1952., 395 – 404.
- V. BRAJKOVIĆ, "Razvoj pomorskog prava na našoj obali", *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962., 439 – 449.
- Antun CUVAJ, *Grada za povijest školstva kraljevina Hrvatske i Slavonije*, VII i X, Zagreb, 1911. i 1913.
- Oliver FIO, *Prilozi poznavanju pomorskog školstva u XIX. stoljeću*, Zagreb, 1956.
- Boris FRANUŠIĆ, "Utemeljitelj riječke nautičke škole", *Dometi*, br. 12, Rijeka, 1994., 125 – 128.
- Mirjana GROSS, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, 1985.

## S. Uglešić ♦ Osposobljavanje i počeci institucionaliziranog obrazovanja pomoraca...

- Jozsef HORVATH, *The "Nautica" History of the Royal Hungarian Marine Academy in Fiume*, Budapest, 2001.
- Mithad KOZLIČIĆ, "Mornarski vježbenik u starijim izvorima pomorskog prava hrvatskog Jadrana", *Povijesni zbornik. Godišnjak za kulturu i povijesno naslijeđe*, br. 1 i 2, Osijek, 2006./2007., 9 – 16.
- Ante MARINOVIĆ, *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. I i II, Split, 1998. i 2005.
- Miloš Š. MILOŠEVIĆ, "Kako su se sticala zvanja u trgovačkoj mornarici u periodu od 1681. god. do danas", *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, br. 5, Kotor, 1956., 169 – 190.
- Ivan SCHERZER, "Povjest c. kr. nautičke škole u Dubrovniku", u: *Spomenknjiga o pedesetoj godišnjici opstanka c. kr. nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik, 1902., 3 – 79.
- Bernard STULLI, "Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku", u: *Dubrovačko pomorstvo: U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku MDCCCLII – MCMLII*, Dubrovnik, 1952., 333 – 350.
- Albert ŠPÖRER, *90 godišnjica bakarske Nautike*, Sušak, 1940.
- Ante VERONA, "Državni oglas o plovidbi", *Pomorski godišnjak za 1929. godinu*, Split, 1929., 427 – 428.

Sanda Uglešić

### THE TRAINING OF SEAMEN IN THE PAST AND THE BEGINNINGS OF INSTITUTIONALISED SEAMEN'S EDUCATION IN THE CROATIAN ADRIATIC DURING THE XIX<sup>TH</sup> CENTURY

#### *Summary*

Training of seamen was in the past based on empirical knowledge acquired during navigation, whilst the maritime law norms of those times, referred to in the statutes of our coastal and insular towns, included provisions relating to the professionalism of the crew only in the context of the safety of ships and their cargo. There were no particular provisions regarding seamen's school education in that period; not even the commanding officer needed to be literate. During the XIX<sup>th</sup> century, the necessity of adjusting to new changes that occurred due to the technical and technological development of the maritime domain caused by the implementation of steam machine became obvious. Changes in the technology of maritime transport necessarily led to the development of a different approach to the education of seamen. This period was marked by a greater influence of the state in the sphere of seamen's education, visible in founding public seamen's schools, the implementation of organisational changes such as broadening the curriculum and prolonging the duration of the educational process. Changes in the school system attempted to respect the provisions contained in the books of rules for obtaining seamen's degrees that were issued by maritime authorities in the XIX<sup>th</sup> century and regulated the legislative aspect of the evaluation of the acquired knowledge and skills, and of issuing authorisations.

*Keywords:* seamen's education, public seamen's schools, the Croatian Adriatic, XIX<sup>th</sup> c.