

## POSLJEDNJI GOSPODARI OCEANSKIH VJETROVA LAST MASTERS OF OCEAN WINDS

UDK 629.123.1(497.13)

Stručni rad  
Professional paper

### Sažetak

Brodove - civilne i vojne, komercijalne i ratne, površinske i podmornice, velike i male, brze i spore, stare i nove - imaju mnoge zemlje, pa čak i one zemlje kojima ne pripada atribut "pomorske", ali oceanske jedrenjake, imaju samo poneke. Unazad kojih sto i pedeset godina morima i oceanima plovilo je na tisuće velikih jedrenjaka. Sada ih je ostalo tek dvadesetak. Jedra nisu izdržala izazove tehnološke revolucije. Hrvatske nažalost nema među zemljama s golemim jedrenjacima, ali njezini kapetani, zapovjednici školskog broda "Jadran" koji sada trune u zaljevu Boke, tridesetih su godina itekako pronijeli slavu vještih gospodara velikih jedara. Ima li nade da se Hrvatska vrati u elitu oceanskih jedrenjaka?

### Summary

Many nations, even those without the attribute maritime have vessels: civilian and war vessels, commercial and naval vessels, floating craft and submarines, large and small, fast and slow, old and new ones. But ocean going sailing vessels are owned by few nations what was seen on last-year Festival of Holiday of Sea. Hundred and fifty years ago several thousand great sailing vessels sailed at sea and oceans. Now, just twenty of them remained. The sails haven't sustained the challenge of technological revolution. Unfortunately Croatia is not present among nations with giant sailing vessels. But its captains, masters of training vessel "Jadran" which is now decaying in The Bay of Boka Kotorska, in the thirties, made famous skillful masters of great sails. Is there any hope for Croatia to return into the elite of ocean going sailing vessels?

## 1. Uvod Introduction

U atomsko doba kada morsku površinu širom svijeta sijeku pramci elegantnih putničkih brodova, golemih tankera, ro-ro monstruma, specijaliziranih brodova za prijevoz ukapljenog plina te nosača

zrakoplova na nuklearni pogon, a u ocenaskim dubinama ubojite podmornice - u suvremenoj diplomaciji topovnjače nazvane *city-killer* (uz temeljnu namjenu, kao u romanu "Tatarska pustinja" Dina Buzzatija), iščekuju neprijatelja, koji jamačno prestankom "hladnog rata" nikad neće stići, susresti klasični jedrenjak iznimna je rijetkost. Njihovo vrijeme kao da je zauvijek prošlo.

No, unatoč godinama što nagrizaju njihov trup, dok jarboli trunu od vlage, a plijesan nagriza njihova jedra, poneki od nekadašnjih gospodara olujnih vjetrova, sveudilj prkoseći zubu vremena i izazovima kompjutorske revolucije, još ponegdje gordo plove ili se njišu na vezu u lukama.

Susret s njima u svakog pravog pomorca budi gotovo istovjetna osjećanja. Najčešće to je sinteza divljenja prema njihovim golemim jedrima, visokim jarbolima i skladnom, vitkom trupu. Rijetkim kapetanima i mornarima, koji su temeljnu pomoračku izobrazbu i zanat za mukotrpn kruh sa sedam kora u mladosti stjecali među mnogobrojnom užadi na drvenim palubama, ispod, do neba visokih jarbola s velikim bijelim jedrima, na visokim križevima, pogledi na *barche d'epoca* bude nostalgiju za vremenima koja su pred naletom suvremene automatizacije upravljanja brodovima zajedno s mnoštvom tradicionalnih pomorskih vještina, iščezla zauvijek.

Bezbrojnim pak mlađim pomorcima, koji su izobrazbu i iskustvo stekli na standardima visokih tehnoloških dostignuća, takvi jedrenjaci na moru ili u lukama bude iskreno štovanje što su omogućili ljudima da preplove međukontinentalne razdaljine, osiguraju procvat trgovine te svijet učine bogatijim. Trećih, koji možda s prezirom gledaju na stare jedrenjake gotovo da i nema. Ako se pak tu i tamo nađu i takvi, njihovu nadmenost ne treba odveć ozbiljno primiti, jer oni zacijelo ne pripadaju ni moru ni brodovima, kao što ni brodovi ni mora ne pripadaju njima.

## 2. Regate - bok uz bok Regattas - side by side

Brodove civilne i vojne, komercijalne i ratne, površinske i podmornice, velike i male, brze i spore, stare i nove - imaju mnoge zemlje, pa čak i one kojima

\*Mr. sci. Dragoljub Luburić  
A.B. Šimića, Split



Slika 1. U Brestu: ukrajinski školski brod  
"Kherstones"

Figure 1. In Brest: Ukrainian training ship  
"Kherstones"

ne pripada atribut "pomorske" - ali velike jedrenjake takozvane oldtajmere, vidjelo se to na njihovim prošlogodišnjem festivalu nazvanom "Brest'96" i "Bristol'96" - imaju samo poneke.

Gotovo pola milijuna posjetitelja ovih festivala nazvanih "Praznici mora" na najbolji je način demantiralo tvrdnju kako danas svako više znade o američkom nosaču zrakoplova *Saraatogi* ili ruskoj podmornici *Typhoon* nego o svim svojevrstnim ljepotanima čije su ure odzvonile, bilo zbog zle kobi jedrenjaka *France* ili zato što višekratni šampion portugalski *Šargeš* više nije sposoban pobijediti u transatlantskoj regati.

Unazad kojih sto i pedeset godina morima i oceanima plovilo je na tisuće velikih jedrenjaka: baltimorske škune, bojni brikovi pomoću kojih su Amerikanci porazili britansku flotu, brze fregate *blackwall* i *Atlantic Pocket Ships* - manji atlantski poštanski brodovi bili su najbrojniji reprezentanti minule epohe. Mediteranom su također krstarili jedrenjaci raznih vrsta i veličina, a na istočnoj jadranskoj obali iz ere *barche d'epoce* jamačno najdojmljiviji bio je lošinjski bark *Contessa Hilda* od 1600 tona istisnine, izgrađen 1875. u Glasgouu.

Zahvaljujući ponajprije svojim konstruktivnim osobinama a time i velikoj brzini, koja je u nekih bila i većom od 20 čvorova. U svijetu izuzetno dojmljivi bili su kliperi deplasmana od 800 do 1000 tona. Imali su tri, pa i više, prema krmu nagnutih jarbola, iznimno uzak trup te površinu jedara do 4000 četvornih metara. Najprije su korišteni za krijumčarenje robe iz Indije na putu do Kine - nazivani su "opijumski kliperi". Sredinom prošlog stoljeća, uz stanovite adaptacije trupa i jedrilja kako bi izdržali duge plovidbe prevozeći lako kvarljivu robu i namirnice sa Srednjeg i Dalekog istoka, od "opijumskih" nastali su glasoviti - čajni kliperi.

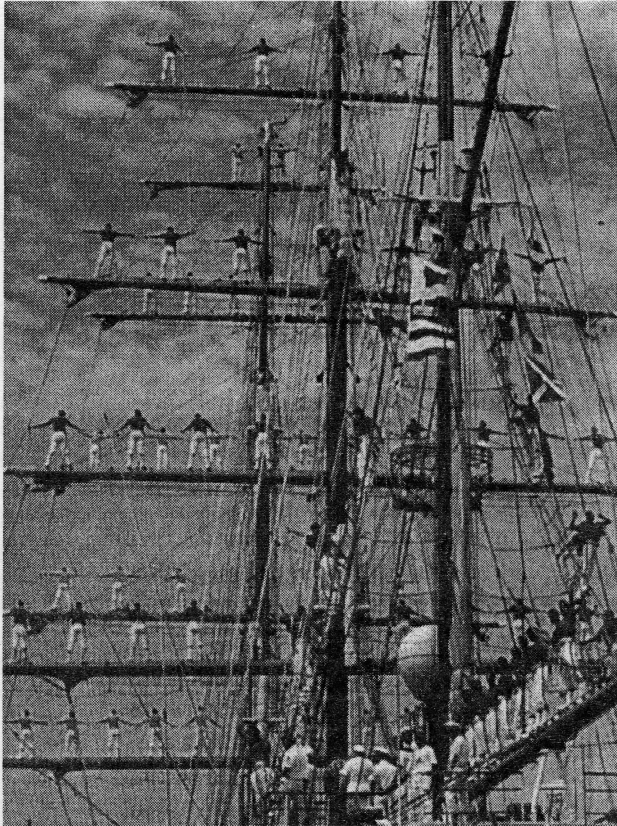
Najpoznatiji među njima - *Rainbow*, *Flying Cloud* i *Sovereign of the Seas* - izrađeni prema projektima i pod nadzorom brodograditelja J.W. Griffithsa i D. McKaya postali su legendama. Visoke nagrade, nudile su se 1866. kapetanima koji prvi sa skupocjenim teretom čaja stignu u Europu, prijevoz robe pretvorile su u veličanstvene regate između *Areiela* i *Teapinga*, a pet godina poslije i između nezaboravnih *Cutty Sarka* i *Thermopyalea*. Nerijetko se događalo da su nakon više tisuća prevaljenih milja, preotimajući jedan drugome čelnu poziciju, jedreći zadnjih desetak milja "bok uz bok", brodovi gotovo istodobno doplovljavali pred europske luke. Ubirući zaslužene nagrade, kapetani ovih famoznih plovila usput su tako obarali i tadašnje visoke cijene čaja na tržištu.

### 3. Jedra nisu izdržala *The sails didn't sustain the challenge*

Poneki od jedrenjaka iz prošlog stoljeća bili su toliko impresivni da još i danas zaslužuju da ih se spomene. Dvopalubni linijski bojni brod *Napoleon* francuskog konstruktora Dupuy de Loma porinut u more 1850. bio je istisnine od 5050 tona a na sebi je nosio 92 topa! Rabeći uz jedra i parni pogon postizavao je brzinu i do 14 čvorova. Od njega još dojmljiviji bio je njemački jedrenjak *Prussia*. Dva puta veće istisnine od francuskog ratnog broda, nevjerojatno golema jedra kojih je površina bila 5500 četvornih metara, opsluživala je posada od samo 48 ljudi. Ipak, najveći među njima bio je američki motorni jedrenjak *Thomas W. Lowson* istisnine od 12.000 tona, no i znatno manje površine jedara - od "svega" 3779 četvornih metara. Mnoge pomorske zemlje prije stotinjak godina imale su mnoštvo golemih jedrenjaka, ali dvije države, Velika Britanija i SAD, imale su najviše - svaka od njih raspolagala je flotom na jedra koje je istisnina iznosila više od 4.5 milijuna tona.

Unatoč mnogim rekordima ovakvih brodova prošlog stoljeća, jedra nisu izdržala. Izazovi što su ih nametali brodovi na mehanički pogon, stalno povećavajući autonomnost, brzine i prijevozne kapacitete, za jedrenjake bili su nedohvatljivi. Tisućljetni gospodari prostranih pučina sve manje su plovili, a boravci u lukama ili na sidru postajali su sve češći i duži.

Zato njemački četverojarbolni bark *Passat* od 2800 tona uistinu s pravom možemo nazvati Posljednjim Mohikancem među njima. Nakon pola stoljeća eksploatacije, 1949. s komercijalnim teretom, pod snažnim vjetrom i na olujnom moru, razapetim svim jedrima zadnji put oplovio je oko zloglasnog rta Horna.



Slika 2. Tradicija i ponos "Cutty Sark"  
Figure 2. Tradition and pride "Cutty Sark"

Poslije ove plovidbe trgovačka mornarica ga je ustupila ratnoj mornarici, ali i *Pamiru* (kako je dobio naziv) sreća je okrenula leđa. Oko 600 milja od Azora, 22. rujna 1957. našao se u središtu tropskog ciklona. Pedesetogodišnjak nije odolio uraganskim udarima vjetera i neprekidnim naletima mora. Posrćući pramcem sve dublje u uzburkanu površinu pobješnjelog mora,

njišući se opasno s boka na bok u jednom trenutku dobio je kritički nagib. Posada je ulagala nadčovječanske napore da ga ispravi, gotovo sva su jedra bila ubrana, a zapovjednik je pokušao manevrom zaokreta ispraviti svoj jedrenjak. Međutim, ništa nije pomoglo, ništa nije uspjelo - *Pamir* se prevrnuo. Od 86 članova posade spašena su samo šestorica.

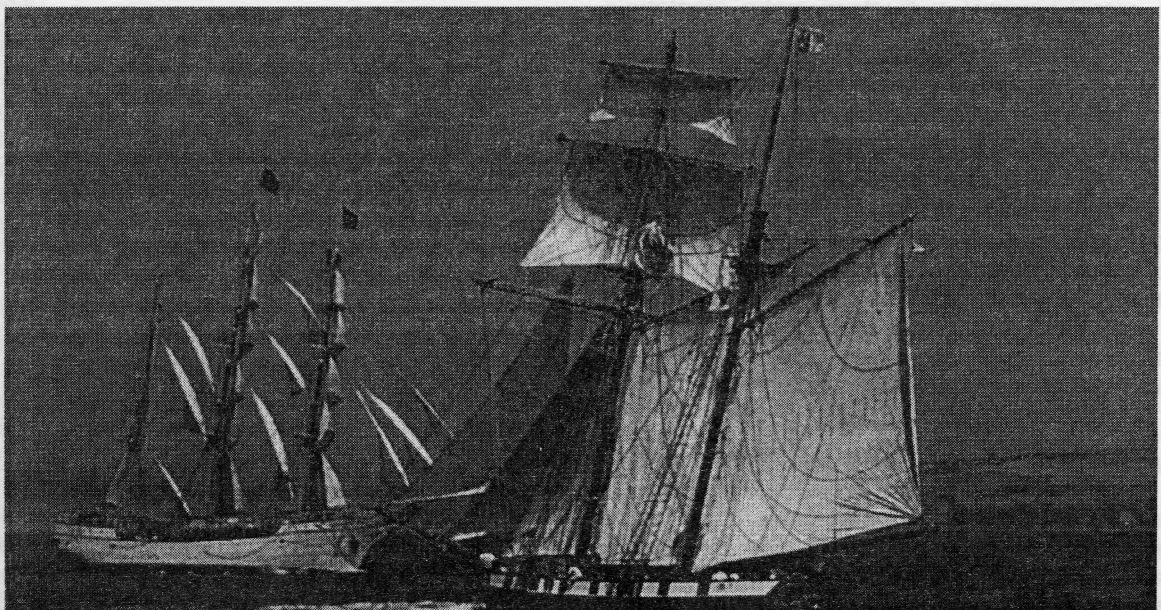
Slična kob, prije *Pamira*, zadesila je jedrenjak *France I.*, čelični peterojarbolni bark nosivosti 6200 dwt. Porinut u more 1890., jedanaest godina poslije zahvaćen ciklonom "pampero" i posada ga je u vodama Južne Amerike morala napustiti. Deset godina poslije vlasnik kompanije porinuo je u more *France II.* Međutim, ovoj seriji jedrenjaka sreća ili bogovi mora nisu bili naklonjeni. U brodolomu 1922. kod Nove Kaledonije peterojarbolni bark od 8000 dwt zauvijek je s dijelom posade potonuo na morsko dno.

#### 4. Jedrenjaci topovnjače Sailing vessels - gunboats

Od 1929. godine broj "preživjelih" velikih jedrenjaka ustalio se na oko dvadeset. Poneki od njih u međuvremenu postali su brodovi muzeji. *Cutty Sark* od 2100 tona i duljine 65 metara, koji je razapetih jedara s lakoćom plivao brzinom do 17 čvorova, od 1957. veoma je posjećen usidreni muzej u Greenwichu pokraj Londona, dok u finskom Merinhamu posjetitelji svakodnevno mogu razgledati 106 metara dug četverojarbolni bark *Pomern* od 2300 tona.

Analizom svjetskih flotnih almanaha može se zaključiti da su dvije trećine današnjih oceanskih jedrenjaka križnjaci ili barkovi. Unatoč tomu što unutar iste vrste brodova postoje razlike, generalizacijom i klasifikacijom jedrilja na njima, skladni se gorostasi mogu svrstati u četiri tipične skupine:

-**križnjake**, prepoznatljive po tri do pet jarbola s obveznim križnim i posve rijetko, manjim sošnim jedrom na krmenom jarbolu,



Slika 3. Nizozemski školski jedrenjak "Europa" i francuska goleta "Recouvrance"  
Figure 3. Dutch training sailing ship "Europa" and French ship "Recouvrance"

Tablica 1. Oceanski jedrenjaci  
Table 1. Ocean going sailing vessels

| JEDRENJAK<br>Pripadnost<br>zemlji                     | TIP<br>Godina gradnje                | ISTISNINA<br>(tona) | DULJINA -<br>ŠIRINA<br>GAZ (m) | BROJ I<br>POVRŠINA<br>JEDARA (m <sup>2</sup> ) | POGON<br>snaga (kW)<br>brzina (čv) | POSADA<br>- brodska<br>- kadeta |
|---|--------------------------------------|---------------------|--------------------------------|--|------------------------------------|---------------------------------|
| <b>DAR POMORZA</b><br>Poljska                         | Trojarbolni<br>križnjak, 1910.       | 1561                | 91-12-6                        | 25, 1900                                       | diezel<br>316, 10                  | 30<br>150                       |
| <b>SEDOV</b><br>Rusija                                | Četverojarbolni<br>bark, 1921.       | 5300                | 117-15-                        | 34   | diezel                             | 33                              |
| <b>DUNAY</b><br>Rusija                                | Trojarbolni<br>križnjak, 1928.       | 3515                | 97-15-7                        | 23, 1900                                       | dva diezel motora<br>10            |                                 |
| <b>JUAN<br/>SEBASTIAN DE<br/>ELCANO</b><br>Španjolska | Četverojarbolni<br>škuna bark, 1928. | 3757                | 94-14-7                        |  | diezel<br>1104, 9,5                | 292<br>80                       |
| <b>SEA CLOUD</b><br>SAD                               | Četverojarbolni<br>bark, 1931.       | 2323                | 107-15                         | 29, 3160                                       | diezel<br>3680, 19                 | 55                              |
| <b>AMERIGO<br/>VESPUCCI</b><br>Italija                | Trojarbolna nava,<br>1931.           | 4146                | 82-16-7                        | 23, 2100                                       | diezel<br>1472, 10                 | 400<br>150                      |
| <b>DANMARK</b><br>Danska                              | Trojarbolni<br>križnjak, 1933.       | 790                 | 77-10-4                        | 26, 1636                                       | diezel<br>357                      |                                 |
| <b>TOVARIŠĆ</b><br>Rusija                             | Trojarbolni bark,<br>1933.           | 1350                | 74-12-5                        |  | diezel<br>383, 8                   | 260                             |
| <b>EAGLE</b><br>SAD                                   | Trojarbolni bark,<br>1936.           | 1816                | 90-12-5                        | 22, 1983                                       | diezel<br>515, 10,5                | 65<br>180                       |
| <b>SAGRES</b><br>Portugal                             | Trojarbolni bark,<br>1938.           | 1725                | 90-12-5                        |  | diezel<br>515, 10,5                | 153                             |
| <b>ESMERALDA</b><br>Čile                              | Četverojarbolni<br>škuna bark, 1952. | 3754                | 94-13-7                        | 21, 2854                                       | diezel<br>1030, 11                 | 271<br>80                       |
| <b>DEWARUTJI</b><br>Indonezija                        | Trojarbolna<br>barkantina, 1953.     | 1500                | 58-10-5                        |  | diezel<br>442, 10,5                | 32<br>78                        |
| <b>LIBERTAD</b><br>Argentina                          | Trojarbolni<br>križnjak, 1956.       | 3765                | 92-14-7                        | 27, 2643                                       | diezel<br>1761, 13,5               | 220<br>150                      |
| <b>GORCH FOCK</b><br>Njemačka                         | Trojarbolni bark,<br>1958.           | 1760                | 90-12-5                        | 23, 1952                                       | diezel<br>648, 11                  | 66<br>140                       |
| <b>GLORIA</b><br>Kolumbija                            | Trojarbolni bark                     |                     | 76-11-5                        | 23, 1250                                       | diezel<br>390, 10                  | 65<br>80                        |
| <b>SIMON BOLIVAR</b><br>Venezuela                     | Trojarbolni bark                     | 1260                | 82-11-5                        |  | diezel<br>552, 10                  | 93<br>100                       |
| <b>WIND STAR</b><br>SAD                               | Četverojarbolni<br>križnjak          | 5700                | 134-6-                         | 6, 2000  |                                    | 170 putnika                     |

- bark jedrenjake koji imaju tri do četiri jarbola također s križevima, ali na krmenom je jarbolu veliko sošno jedro,

- škune barkovi s tri do četiri jarbola, ali križevi su samo na pramčanom, dok su na srednjem i krmenom jarbolu sošna jedra s vršnjačama, te najzad

- barkantine opremljene s tri jarbola; na prednjem su križno i sošno jedro, a na preostala dva jarbola su sošna jedra s prvenjačama. U pomorskoj se literaturi često spominje i nava kao zasebna skupina jedrenjaka, no, ona je u biti slična križnjacima, te je mnogi i svrstavaju među takve jedrenjake.

Održavanje velikih oceanskih jedrenjaka je skupo, te ih je danas većina pod vojnim zastavama desetak ratnih mornarica u kojima održavajući tradiciju minulih vremena, gaje borbeni duh novih pomoraca. Poneki od njih, kakav je skoro sedamdeset godina stari ruski križnjak *Dunay*, posve su nalik nekadašnjoj bojnoj fregati, koja još i danas djeluje zastrašujuće. Topnička oružja se, doduše, ne mogu uspoređivati s novom tehnikom, ali za ono vrijeme, kada je *Dunay* patrolirao morima, susret s njim nikoga nije mogao ostaviti

ravnodušnim. Ruski *Tovarišč* ima dva dvadesetmilimetarska topa, a na argentinskom je *Libertadu* instaliran top kalibra 76 milimetara s još četiri oružja kalibra 40 milimetara i isto toliko salutnih topova. Najubojitiji među križnjacima-navama jest talijanski *Amerigo Vespucci* na kojem se postavljena čak četiri topa kalibra 76 milimetara te jedan dvadesetmilimetarski top.

Za vrijeme njihove eksploatacije jedrenjaci su često mijenjali gospodare i nacionalne zastave. Primjerice, do Drugog svjetskog rata *Dunay* je bio *Christoforo Columbo*, školski brod talijanske ratne mornarice, američki je pak *Eagle* prethodno bio njemački školski brod imena *Horst Wessel*. Portugalski *Sagres* je čak imao tri gospodara i plovio je pod tri nacionalne zastave. Do 1948., pod imenom *Albert Leo Schlageter*, plovio je pod njemačkom zastavom, ali tadašnja ga je Vlada morala predati Americancima u ime ratne odštete. Oni su ga ubrzo predali Brazilu pod čijom je zastavom plovio pod nazivom *Guanabara*, da bi najzad na najviši jarbol 1972. bila istaknuta portugalska zastava.

Većina preostalih velikih jedrenjaka metalne je ili kombinirane gradnje - od drva i metala. Svi posjeduju pomoćni motor, kojega snaga varira od 316 kilovata na *Dar Pomorzu*, do 1776 kilovata na *Libertadu*. Slično je i s njihovim smještajnim kapacitetom koji je jamačno najveći na *Amerigu Vespucciju*. Zamjetno je još nešto: za razliku od nekadašnjih komercijalnih, brzih jedrenjaka, današnji jedrenjaci namijenjeni pomoračkoj obuci ili turističkim putovanjima za bogatu klijentelu, znatno su sporiji.

Najstariji među njima zacijelo je *Dar Pomorza*, a najnoviji *Wind Star*, *Wind Song* i *Wind Spirit*. Sva tri, izgrađena u Le Havreu prije desetak godina, vlasništvo su američke turističke agencije Wind Sail Cruise Comp. iz Seatlea. Na svakom od njih je 75 luksuznih kabina za odmor bogate klijentele. Neobično jest što ova serija jedrenjaka nema križnih jedara na jarbolima (a oni su pak za razliku od standardnih jedrenjaka svi jednake visine - 50 metara) već se na njih podiže šest golemih sošnih jedara. Zanimljivo jest i to što su na krmenom jarbolu dva sošna jedra. Jedrima upravlja, razapinje ih ili ubire čovjek za elektronskim računalom, uračunavajući u manevar jedriljem brzinu i smjer vjetra, kut nagiba i položaj jedara.

## 5. Jadranovi pozdravi Dubrovniku *Jadran's greetings to Dubrovnik*

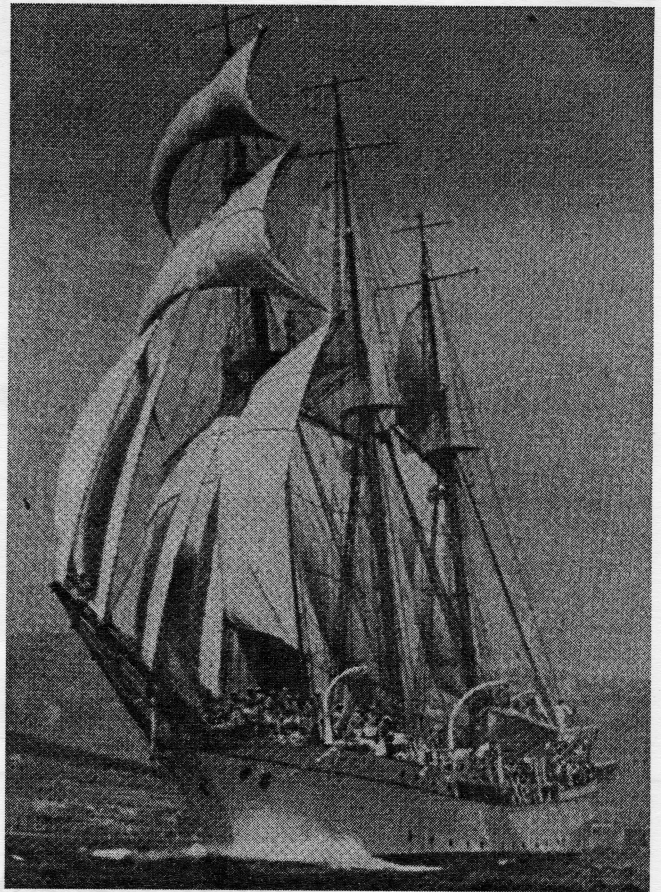
Nekoliko svjetskih oceanskih jedrenjaka posjetilo je i hrvatske luke: *Tovarišč*, *Esmeralda*, *Gorch Fock* i drugi, primjerice. Kako i dolikuje susjedima, najčešći gost bila je talijanska nava *Amerigo Vespucci*.

Razumije se da se naposljetku nameće nekoliko logičkih pitanja. Gdje smo mi u toj paradi jedrenjaka? Ima li nas ili nas nema? Ako nas ima, čime to dokazujemo, ako nas pak nema, zašto nas nema i hoće li se Hrvatska kao pomorska zemlja pridružiti ovoj cijenjenoj eliti?

Najkraći odgovor ovako bi se mogao formulirati. Tijekom agresije bivša JRM je pokrala Hrvatsku otplovivši s jedrenjakom *Jadran* u Boku. A odgovor - možemo li se pridružiti uglednoj eliti oceanskih jerenjaka - javnosti je nepoznat.

Premda je *Jadran* - barkantina od 790 tona, duljine 60 metara, širine 9 i gaza 4,2 metra s prikosnikom i tri jarbola, od kojih je srednji visok 32 metra, na pramčanom jarbolu s tri križa, a na ostalim jarbolima sa sošnim jedrima iliti 12 jedara površine 800 četvornih metara, izgrađen 1933. u Hamburgu - stalno plovio pod jugoslavenskom zastavom, gotovo svi njegovi zapovjednici i većina posade do 1991. bili su Hrvati. Tek nekoliko zapovjednika bilo je druge nacionalnosti, ali ono što nam daje za pravo da tvrdimo kako je Hrvatska nekoć, upravo zahvaljujući *Jadranu*, pripadala uskom krugu obitelji tradicionalnih jedrenjaka jest slava koju su brodu donijeli hrvatski časnici. Naime, nekoć je *Jadran* jedrio ne samo Sredozemljem, već i Atlantikom do Sjeverne Amerike i Skandinavskog poluotoka.

Tako je hrvatski mornarički časnik kapetan fregate *Nikola Krizmoli* bio prvi zapovjednik koji je pramac



Slika 4. Školski brod "Jadran"  
Figure 4. Training ship "Jadran"

*Jadrana* 5. kolovoza 1934., nepunu godinu od prijema iz brodogradilišta, usmjerio prema oceanu. Bilo je to povijesno putovanje započeto iz Dubrovnika. Tijekom 60 dana jedrenja prošavši Gibraltarski prolaz, pristavši u Lisabonu, Casablanci, Malagi i Palma de Mallorci, povratnom rutom pristavši u Tunisu i Pireju, nakon prevaljenih 4400 milja, kapetan fregate Krizmoli s *Jadranom* doplovio u polaznu luku.

Jednako dugo bilo je i sljedeće krstarenje. Isploviši 1. lipnja 1935. iz Dubrovnika, *Jadran* je pod zapovjedništvom kapetana fregate Mate Marušića otplovio za Oran, Porto Grande (otok Sao Vicent u kapverdskom arhipelagu) sve do Madeire. Pristavši u povratku u Cadizu, Ajacciju na Korzici te Pireju, prevalivši 7300 milja zapovjednik je konačno naredio posadi da izbacij pramčani i krmeni vez na dubrovačku rivu.

Najspektakularnije je bilo treće *Jadranovo* krstarenje. Točno u 11 sati 20. travnja 1938. kapetan fregate Jerko Kačić s 13 časnika, 28 dočasnika, 40 pitomaca-vježbenika tadašnje vojnopomorske akademije i 32 mornara, ispraćen mnogobrojnim Dubrovčanima na obali, pod punim jedrima isplavio je put Sjeverne Amerike. Malta - Gibraltar - Madeira - Bermuda i napokon, 21. lipnja *Jadran* je uplovio u New York. U povratku je pristao u Boston, doplovio je na Azore, gibraltarsku u tunišku luku, te je poslije 130 dana i prevaljenih 11.260 milja, posada *Jadrana* rubnim pozdravom s križeva i jarbola pozdravila je okupljene građane u dubrovačkoj luci.

Zadnje veliko krstarenje prije Drugog svjetskog rata trajalo je od 22. svibnja do 5. rujna 1939. Pristajući etapno u nekoliko zapadnoeuropskih luka, 20. srpnja posada je uplovila u Stockholm, a 5. kolovoza i u Oslo. U međuvremenu počeo je rat.

Nakon prevaljenih 8000 milja *Jadran* je opet doplovio u Dubrovnik.

## 6. Zaključak Conclusion

Poslije Drugog svjetskog rata, najvećim dijelom pod sigurnom rukama hrvatskih časnika, *Jadran* je prevalio još 300.000 milja.

Zahvaljujući svome pomorskom kadru Hrvatska je izborila mjesto u povijesti velikih jedrenjaka, ali i pravo da u sukcesiji ostvari vraćanje *Jadrana* pod hrvatski stijeg. Utoliko više što je zasada projekt jedrenjaka *Vila Velebita* neizvjestan. Cijena od pet milijuna dolara

mnogima se čini odveć visoka. Za pomorsku zemlju kakva je i Hrvatska jednako je važno da u 21. stoljeće uplovi s brodovljem moderne tehnologije kao i s namanje jednim velikim brodom punog popodnevnog maestrala u bijelim jedrima. Jer brodove na moru danas imaju i kontinentalne države, ali stoljetnu pomorsku tradiciju imaju samo zemlje koje su je stvarale.

## Literatura References

[1] Jane's Fighting Ships 1990-91, Jane's Information Group, Coulsdon, UK, 1990.

[2] More, Zagreb, 1996.

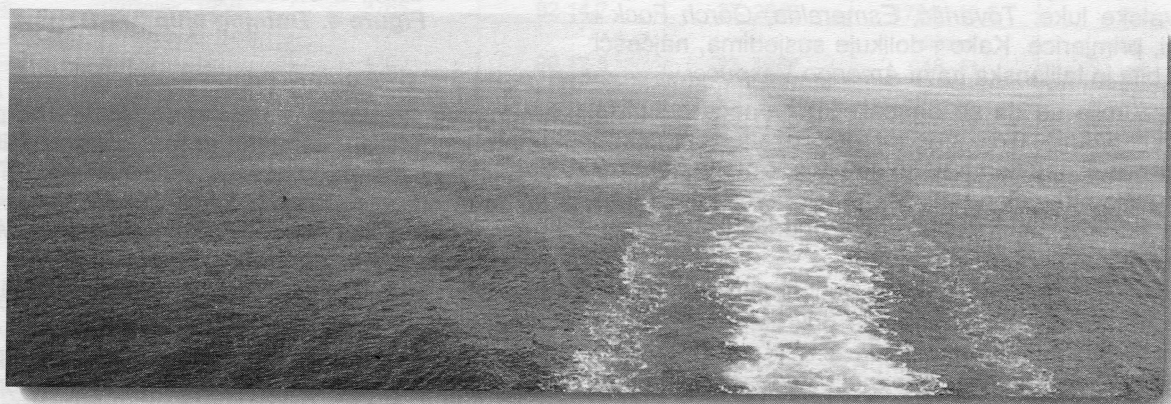
[3] Pomorska enciklopedija, br. 3, JLZ, Zagreb, 1976.

[4] Pomorski leksikon, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990.

[5] Pribilović, K.: 50 godina školskog broda "Jadran, Mornarički glasnik, Beograd, 1983.

Rukopis primljen: 12.6.1996.

# NO TIME LOST



When your ship needs repair, every hour lost means money down the drain. That's why Scheldepoort Repairyard works around your schedule.

Backed by Royal Schelde, we've got all equipment and spare parts you need when there's no time to lose. Not to mention a dedicated and reliable staff who are trained in all aspects of ship repair. Whether your ship is in port or at sea, our team of ship mechanics will be there with the required expertise and means when you need it most.

Located off Vlissingen roads, Scheldepoort Repairyard delivers high-quality maintenance, repairs and ship-conversion work for both planned dockings and unexpected casualties. Even the most complex challenges are welcome.

For projects that demand urgent attention, our mobile repair units are on call 24 hours a day, seven days a week. Ideally, we try to handle all repairs while the ship is being loaded or unloaded. We'll see to it that there's no time lost.



**SCHELDEPOORT**  
REPAIRYARD

*Saving you time is our business*

Ritthemsestraat 500, Harbour 1010, Vlissingen-Oost. P.O. Box 16, 4380 AA Vlissingen, The Netherlands. Phone: +31 118-483000, Telefax: +31 118-483010, Telex: 37825