

Josip Lovrić \*

ISSN 0469 - 6255  
(89 - 93)

## POMORAC, ŠTO TO DANAS ZNAČI

UDK 658.3.052 : 656.61

Prethodno priopćenje

### Sažetak

U radu se analizira današnje stanje pomorske profesije u Hrvatskoj i u svijetu. Konstatira se kako je trajanje aktivne karijere školovanja pomorca do te mjere skraćeno da pomorsko zanimanje postaje zapravo privremenim zanimanjem. Upozorava se na uzroke te pojave i na njezinu štetnost za pomorsko i nacionalno gospodarstvo. U potrazi za načinom prevladavanja takva stanja upućuje se na potrebu promjene ponašanja i razmišljanja samih pomoraca, ali i brodovlasnika (brodara), zatim se upozorava na mogućnosti koje pomorcima od karijere pruža tržišno gospodarstvo u poduzimanju paralelne "kopnene" gospodarske aktivnosti. U tom se kontekstu pledira i za modernizaciju i proširenje obrazovnih programa na matičnim pomorskim učilištima. Na kraju se razmatra status žene-pomorca u hrvatskoj trgovačkoj mornarici.

Pripremajući se da odgovorim na ovo pitanje što sam ga sam sebi postavio, prvo čega sam se latio bila je provjera značenja ovog pojma u rječnicima i leksikonima. Evo što sam pronašao.

POMORSKI LEKSIKON, Zagreb 1990., Leksikografski zavod "Miroslav Krleža": **pomorac**, opći naziv za osobu kvalificiranu za obavljanje dužnosti člana posade trgovačkog morskog broda; mora imati pomorsku knjižicu.

RJEČNIK HRVATSKOG JEZIKA, Vladimir Anić, Zagreb 1991., "Novi Liber": **pomorac**, onaj koji po zanimanju (bez obzira na zvanje i čin) plovi morem.

Kad sam to pročitao, dobio sam potvrdu da postavljeno pitanje nije nimalo retoričko. Svaki je od autora, naime, dao svoje vlastito ali znatno različito značenje ovom pojmu. A postavljeno pitanje traži samo jedan odgovor. U čemu je, dakle, razlika?

Prema *Pomorskom leksikonu* pomorac je svaka osoba, sažeto rečeno, koja ima pomorsku knjižicu, bez obzira na to plovi li ili ne plovi. Doduše, za pribavljanje pomorske knjižice valja podastrijeti dokaze o postignutoj kvalifikaciji, ali i tu nije uvijek riječ o pomorskom zanimanju. Kuhar ili konobar mora samo dokazati da ima odgovarajuću kvalifikaciju u svom zanimanju, koje očito nije (samo) pomorsko. S tzv. mladićem palube, budućim mornarom i kormilarom, isti je slučaj. On pak mora dokazati jedino da je zdrav i pismen.

Realno, pomorsko obrazovanje u pravom smislu te riječi počinje od broskog časnika. Treći časnik mora danas imati najmanje dvanaest godina škole, a više zvanja čak 14 ili 16 godina. Ali, svi oni mogu završiti s uspjehom cijelo svoje pomorsko školovanje, a da ipak ne stupe nikad nogom na brod kao članovi posade. Zato je u opisu pojma i dodamo ono - mora imati pomorsku knjižicu.

*Rječnik hrvatskog jezika* cijelu stvar bitno pojednostavnjuje: pomorac je onaj koji po zanimanju plovi morem. Moglo bi se reći da je takav opis kraći, jasniji i nedvosmislen. Za zaključiti je dakle da je bolji nego onaj u *Pomorskom leksikonu*. I time bi ovaj semantički problem bio onako riješen.

Nisam se, međutim, latio ovog razglabanja kako bih riješio semantički problem pojma pomorac. On mi je samo pokazao da problem doista postoji, i da semantička razmimoilaženja imaju svoj korijen u realnom životu, u našoj društvenoj zbilji, i ne samo našoj.

Ako netko ima pomorsko obrazovanje i pomorsku knjižicu, onda je on pomorac. Tako tvrdi *Pomorski leksikon*. Barem za časnika izgleda logično. Jer, doista, što bi drugo bio. Završio je pomorske škole, bio članom posade, a za napredovanje u viša zvanja trebalo mu je najmanje tri godine efektivne plovidbe. Ali, što se zbiva ako pošlje te tri godine, ili bilo kad pošlje, unutar svoga radnog vijeka, prestane ploviti? Prema definiciji *Rječnika hrvatskog jezika* on više nije pomorac, jer ne plovi morem, a prema *Pomorskom leksikonu* jest jer ima kvalifikaciju i pomorsku knjižicu. Tu je, eto, procjep u kojemu se (školovani) pomorac danas nalazi. Takva situ-

\* Prof. dr. Josip Lovrić  
Pomorski fakultet Dubrovnik,  
Dubrovnik

acija nije samo u Hrvatskoj već u svim pomorskim zemljama svijeta. Nju valja jasno uočiti, temeljito analizirati i potom nastojati prevladati.

Netko će mi možda prigovoriti zašto kovitlam prašinu koja se sama od sebe već godinama sliježe, i takva baš nikome ne izaziva alergiju. Odgovorio bih mu: meni izaziva! I ne iz sebičnih razloga, pa čak niti iz profesionalnih. Profesija me natjerala da se s problemom temeljito upoznam, a etika da se s njime suočim. Kad kažem etika, onda mislim na sebe kao karakternog pojedinca i kao karakternog člana društvene zajednice, naše ili svjetske, svejedno.

Možda se pokaže korisnim, radi raspetljavanja ove zavrzame, zaviriti malo u prošlost. Ne predaleko, da se rasprava, zbog škrith spoznaja, ne bi rasplinula. Mislim da će biti dostatno pozabaviti se koncem prošlog stoljeća i početkom ovoga.

Velikim trgovačkim prekooceanskim jedrenjacima upravljali su svakako školovani pomorci, bez obzira na to kakvu su školu prošli, onu u klupama ili onu suroviju, na samom brodu. Nazovimo ih iz milja *starim kapetanima*. Njihova izobrazba, iako na brodu nije još bilo ni stroja ni struje, nije nimalo za podcjenjivanje. Znali su utvrditi točnu poziciju broda, odrediti pravi kurs da bi se stiglo u željenu luku, upravljati jedriljem, a to znači brodskim porivnim sustavom, popraviti trup i porivni sustav, te ugovoriti teret za prijevoz.

Bili su, dakle, visoko kvalificirani pomorci, kako bi se to danas reklo suhoparnim jezikom zakona, i to s mnogo većim dijapazonom odlučivanja i kompetencija nego što ga danas imaju brodski časnici, uključivši i zapovjednika. Putovanja na koja su se otiskivali trajala su najčešće više godina, s malom ili nikakvom vjerojatnosti da će za to vrijeme dobiti neku vijest iz zavičaja. Po povratku s takva putovanja mnogi su ostajali *uz ognjište* godinu ili dvije, pa i više, ovisno o svoti koju su zaradili. Valja napomenuti da je to bilo dobro plaćeno zanimanje. I tako bi naši *stari kapetani* duga razdoblja provodili na moru, nešto kraća na kopnu, dok ne bi stekli dovoljan imetak i konačno se potpuno s broda povukli. Neki bi postali brodovlasnicima, većinom karatistima, što su i dotad najčešće bili, a neki, jednostavno, rentijerima.

Slična situacija nastavila se i nakon pojave broda na mehanički pogon, sve tamo do početka drugoga svjetskog rata. Samo su se pomorska zanimanja raslojila, pa sad uz *stare kapetane* možemo po istom kriteriju svrstati i *stare makiniste*. Putovanja su doduše postala vremenski kraća, zahvaljujući radiotelegrafiji izolacija mnogo manje tegobna, a pojavile su se i znatne razlike u primanjima tzv. vrhunskih zvanja. Zarada zapovjednika bila je veća od one upravitelja stroja, što ne bi bilo vrijedno spomena da nije utjecalo na njihovo različito ponašanje. Naime, zapovjednici, kad bi jednom dostigli to zvanje, ostajali bi na kopnu češće i duže od upravitelja stroja, a i prije bi se s broda povukli. I jedni i drugi, kad bi se na takav korak odlučili postajali bi dioničarima, odnosno rentijerima, a strojari često poduzetnicima (mehaničke radionice i sl.).

Ovaj kratak izlet u prošlost ne bi imao svrhe kad se iz njega ne bi izvukla i neka pouka. Naime, svi ti naši *stari kapetani* i *stari makinisti*, ostajali su u shvaćanju uže i šire okoline pomorcima do kraja života. Nitko nikad za

njih ne bi rekao nešto drugo bez obzira na to koliki imetak posjedovali. To se slaže s definicijom *Pomorskog leksikona*, ali proturiječi definiciji koju nudi Rječnik hrvatskog jezika. A, da li baš proturiječi? Pomorci, o kojima je riječ plovili su na brodovima, očito ne kontinuirano nego povremeno, i cijelo to vrijeme, pa i nakon što su se s broda povukli, makar i u radno aktivnoj dobi, nisu se uglavnom nikakvim drugim zanimanjem osim moreplovstvom bavili. (Rentijerstvo i dioničarstvo ne može se držati zanimanjem.). Oni, dakle, bivaju i ostaju pomorcima sve do kraja života, iako trenutačno ne plove.

Iz ove sažete analize može se zaključiti da u prošlosti nije bilo dilema što je to pomorac, školovani dakako, jer o njemu je pravi spor, i da obje ponudjene definicije konvergiraju k istoj točki. A kako danas stvari stoje?

Vjeruje li se statistikama, prosječna aktivna karijera pomoraca u svijetu traje danas sedam (7!) godina.<sup>1</sup> Ako je to doista samo sedam godina, onda je atribut *aktivan* bespredmetan. Aktivna karijera može biti jedino ona poslije. Statistikom su, dakako, obuhvaćena sva zanimanja i sva zvanja na brodu. Među njima su i ona tzv. niža zvanja, koja ne zahtijevaju neku posebnu izobrazbu (današnji čistač, mornar, kormilar), a niti bi je zahtijevala i njihova neka eventualna profesionalna preorijentacija. Uz tu se kategoriju mogu dodati i zanimanja koja nisu samo brodska (pomorska), kao što su kuhar, konobar (sobar), mehaničar i električar (elektroničar). Sva se ta zanimanja mogu lako prebaciti s brodskih na kopnena, a neka i obratno, pa se zapravo i ne može govoriti o konzistentnoj pomorskoj karijeri. Osobe takvih zvanja i zanimanja plovit će na brodu, odnosno bit će pomorcima, samo dok to bude znatno probitačnije nego neko kopneno zanimanje, ili pak dok se ne zasite oluja, monotonije i čamotinje. Jer, nekakva pomorska vokacija teško da može imati presudnu ulogu pri izboru takvih zanimanja. Imajući sve to u vidu, onda tih sedam godina prosječne pomorske karijere i nije neko iznenađujuće i obeshrabrujuće otkriće.

Što se tiče samih časničkih zvanja, tj. pomorskih zanimanja više ili visoke stručne spreme, svjetska statistika ništa ne govori. Dvostruka je to šteta. To najprije pokazuje da problem i u svijetu nije urašljen na pravi način, a drugo da će sva naša istraživanja u Hrvatskoj, a jedino smo takva u mogućnosti provesti, ostati bez usporedbe sa svjetskim prosjekom. Naša, dakle, istraživanja časničkih zvanja<sup>2</sup> pokazuju na prvi pogled povoljniju sliku. Prosječna karijera pomorskog časnika na trgovačkom brodu (do) danas u nas traje 12 godina.<sup>3</sup> Gledajući samo brojke, to je bolje od onih prosječnih sedam. Pa ipak to objektivno znači da naš pomorac više i visoke stručne spreme napušta karijeru u dobi od oko 33 godina, u naponu snage dakle, petnaestak i više godina prije svoga zenita, s upotpunjenim znanjima, stečenom rutinom i vještinom i s istreniranim refleksima, iznimno važnima baš u pomorskim zanimanjima. Nameće se pitanje zašto je on tu karijeru uopće i izabrao, i što se s njime poslije zbiva. Mislim da nije prijeko potrebno provesti ciljano istraživanje kako bi se dokazalo da se nije prebacivao ni u dioničare niti u rentijere, već da je jednostavno mijenjao zanimanje, pomorsko za neko kopneno. I što to onda znači? Prema definiciji Pomorskog leksikona mogao bi on i ostati pomorcem jer je



vjerojatno zadržao pomorsku knjižicu i možda povremeno malo i zaplovi da joj se ne ugasi valjanost, ali on pomorcem uistinu nije jer ima drugo konačno zanimanje. On pripada potentnoj kategoriji bivših pomoraca, koje na kopnu uglavnom rado zapošljavaju, i u nas i u svijetu, zbog njihova iskustva i menadžerske okretnosti, ali na radna mjesta ispod njihove stručne razine, što je razumljiva špekulacija radnom snagom. Ako je u bližoj prošlosti pomorsko zanimanje i bilo povremeno, danas je ono definitivno postalo privremenim zanimanjem. A to je šteta i za pomorca i za društvo, i problem u koji valja zagristi, a ne ga pod sag gurati.

Uzroci ove pojave svakako su mnogobrojni. Životni uvjeti na brodu uvelike su se poboljšali, ali okolnosti pod kojima pomorac provodi svoj plovidbeni ciklus uvelike su se pogoršale. Luke su se kilometrima udaljile od kulturnih i društvenih središta, boravak u lukama mjeri se u satima, a sve ostalo je šum motora, pučina i uvijek iste *face*. Ima valjda još i drugih razloga. Ali, koliko god da su svi oni važni sa sociološkog, psihološkog i humanog stajališta, bit problema leži u sasvim prozaičnom razlogu. Zarada visokoškovanog pomorca očito je bila preniska da bi ga potaknula da svoju karijeru produži do konca svog makar i nešto skraćenog radnog vijeka. E sad, zarade diktira tržište, a vremena su se promijenila. Malo je izgleda da bi današnji *stari kaptani* i *stari makinisti* mogli tako izravno prijeći u dobrotjeće dioničare ili rentijere. Ali ima i zaobilaznih putova do blagostanja *pomorca od karijere*.

Kao prvo, valja pustiti tržišnu utrku da u pogledu zarada čini svoje. To moraju prihvatiti i pomorci i brodovlasnici. Nema, dakle, više drukčijih ugovora o zaposlenju nego onih na određeno vrijeme. Na taj način oni bolji brže napreduju, a oni lošiji brže otpadaju. Samim ubrzanjem napredovanja oni bolji povećavaju svoju zaradu. Otpada i propisan periodicitet tzv. godišnjih odmora ili, bolje rečeno, relativno kratkih boravaka *uz ognjište*. Svaki će pomorac obnoviti ugovor kad mu to bude odgovaralo. Jasno, i to ovisi o već ostvarenoj zaradi. Ali, bila ona veća ili manja, još zadugo neće u Hrvatskoj biti tako mala, posebno u odnosu prema kopnenim zanimanjima, da ne bi bila respektabilna. K tomu je to redovito gotovina u čvrstoj valuti, kojom se može mudro gospodariti, od bankovnog zajma, pa preko eventualno neke udruge do neke konkretne gospodarske djelatnosti. A kad se posao uhoda, ponovno na more po svježju gotovinu. U međuvremenu ortak, uzmimo da je i on pomorac, ostaje *uz ognjište* i čeka svoju smjenu za plovidbu. Tu je, dakako, i obitelj da pripomogne. Neće tako današnji pomorac nikad postati mlada hni rentijer, ali može postati uspješni poduzetnik i ostati *pomorcem od karijere* do kraja života. I tako smo se vratili korijenima, barem našim hrvatskim. Ponovno će se onda znati što pomorac znači, kao što se to i nekad znalo.

Ovakvo osvajanje pomorca od karijere moglo bi imati i drugih pozitivnih implikacija. Jedna od njih posebno je zanimljiva. Svjedoci smo, nažalost, stalne depopulacije naših otoka. Za takvo stanje stvari uzroci su brojni i zahtijevali bi veliku elaboraciju, što nije namjera ovog razglabanja. Ipak, pokušajmo problemu prići makar s jedne strane. Stanovništvo se s otoka iseljava svakako i zbog toga što na otocima nema za njega dovoljno zaposlenja. Ne može se prihvatiti da je tomu

razlog pomanjkanje prirodnih resursa. Nabrojimo tek neke od njih za koje smo sigurni da svakako postoje, kao što su: vinorodni obronci, mala, ali plodna polja, ribolovno more i ribogojne uvale, mala, te turistička renta. Ono što otočanima manjka to je bez sumnje kapital. S dovoljno kapitala razvile bi se, zasigurno, na nabrojanim resursima. neke gospodarske grane, barem one koje su posebno perspektivne. I nije li u sklopu ovih zaključaka razborito povezati naše *pomorce od karijere*, od kojih su mnogi i sami otočani, s razvojem gospodarstva na našim otocima. Ne bi li oni mogli svoje poduzetništvo tako usredotočiti, ulažući višak zarade, svoje znanje i okretnost u prosperitetne grane otočnoga gospodarstva, sami ili udruženi sa svojim kolegama i s drugim otočanima nepomorskog zanimanja. A kako domicil pomorca i njegove obitelji nije ni u kakvoj vezi s njegovim pomorskim zaposlenjem, logično je da mu on bude na nekom našem lijepom otoku (uz našu obalu nema ružnih otoka!) i da mu i članovi obitelji pomažu u njegovim kopnenim aktivnostima. I kad se zbroje sve te mogućnosti i vjerojatnosti, ne bi li to mogao biti pozitivan doprinos zaustavljanju depopulacije naših otoka i poticaj početku njihove postupne revitalizacije.

Svi ovi aspekti koje smo dosad nabrojili otvaraju još jedno ne manje važno pitanje današnjeg (školovanog) pomorca odnosno *pomorca od karijere*, kako smo ga definirali. To je baš pitanje njegova školovanja ili, preciznije, pitanje njegove izobrazbe.

Obvezno obrazovanje pomorskog časnika traje danas do 14 godina. Po svom trajanju takvo obrazovanje opće je pravilo za većinu struka. To je vrijeme potrebno za stjecanje više stručne spreme. Nepotrebno je obrazlagati da je pri današnjem stanju brodske tehnologije viša stručna sprema prijeko potrebni minimum za časnika trgovačke mornarice. Trend je, dapače, prema povećanju razine izobrazbe, dakle prema visokoj stručnoj spremi kao dobrom standardu. Pitanje je samo, i za studenta i za društvo, kakva smisla ima utrošiti toliko vrijeme i sredstva da bi se nekoga obrazovalo u struci koja će se nakon ciglih 12 godina napustiti. U prosjeku, dakle, pojedinac više vremena provede da strukom ovlada nego se njome bavi.

Zaključimo li da smo kroz dosadašnju analizu uspjeli otkriti put i način kako zadržati školovana pomorca u zvanju i struci, tj. kako od njega napraviti *pomorca od karijere*, tad se valja zapitati je li njegova izobrazba prilagođena tom putu i načinu. Da li mu znanja koja je u tijeku školovanja usvojio išta pomažu u toj njegovoj paralelnoj *kopnenj* aktivnosti koje će se poduhvatiti? Da li on za tu svrhu dovoljno nauči o menadžmentu, trgovini, računovodstvu pa, zašto ne, i o poduzetništvu? Sigurno ne! Znači li to onda da treba unutar njegova matičnog učilišta osmisliti jednosemestralne ili dvosemestralne module koji će mu omogućiti da se doškoluje ili paralelno fakultativno obrazuje za aktivnosti kojima želi dopunjavati svoju pomorsku karijeru? Sad je trenutak da o tome svi razmislimo: i naši pomorci, i naši sadašnji i budući studenti, i naši nastavnici, i naši brodovlasnici, i naša ovlaštena ministarstva.

I još nešto u vezi s izobrazbom časnika trgovačke mornarice. Stalni napredak tehnologije zahtijeva i stalno podizanje razine stručne izobrazbe osoblja koje njome rukuje. To se pokazalo zakonitošću. Svako

društvo koje je zbog jeftine radne snage taj trend nastojalo zaustaviti, sunovratilo se u siromaštvo. Brodarstvo je svjetska gospodarska grana i takav eksperiment nije uopće moguć a da mu se negativne posljedice odmah ne osjete. Ali, napredak tehnologije također stremlji i k smanjenju potrebne radne snage. Te su dvije pojave jedna od druge neodvojive. To znači da će se brojnost brodskog osoblja do neke granice smanjiti. Po mojem sudu, brodsko se osoblje neće nikad reducirati na samo upravljačko, jer to ne bi bilo gospodarski opravdano. Doduše, današnji stupanj razvoja brodograđevne i druge tehnike i brodske tehnologije već omogućuje da se takav pothvat ostvari, ali to ne bi bio ovakav brod kakav danas pod tim pojmom podrazumijevamo, već neki drukčiji, u svakom slučaju mnogo skuplji brod. I to ne bi više bio rentabilan brod.

Proces redukcije tzv. nižih zvanja već je uglavnom završen. Na redu je smanjenje broja časničkog osoblja. Ima već koja godina da poneki jaki brodovlasnici traže časnike s oba ovlaštenja, onim za *kapetana duge plovidbe* i onim za *strojara prve klase*.<sup>4</sup> Časnike takva *mješovita* profila ukrcavaju na skupe i velike brodove, i to na svim razinama, od zapovjednika pa naniže. Broj komandnog časničkog osoblja sveden je na samo četiri: zapovjednika i tri časnika. Dakako da je ostalo osoblje izdignuto na specijalističku razinu i da su brodski sustavi maksimalno monitorizirani, automatizirani i, u dobroj mjeri, robotizirani. To upozorava na trend obrazovanja budućeg **jedinstvenog profila** časnika trgovačke mornarice. Nema dvojbe da takav profil zahtijeva izobrazbu visoke stručne spreme, i to elitnu.

Uvijek je nepopularno govoriti o smanjenju broja radnih mjesta i povećanju odgovornosti. Pri tome se obično (namjerno) zaboravlja da to istodobno znači i povećanu zaradu i ugled za ona mjesta koja preostanu. A zaključili smo da valja težiti što većoj zaradi pomoraca kako bi oni postali *pomorci od karijere*, za njihovu vlastitu dobrobit i za dobrobit naših primorskih krajeva i cijele naše države.

Što se tiče smanjenja brojnosti posade, dobro se prisjetiti iste one nedavne prošlosti o kojoj je već bilo riječi. Istraživanja pokazuju<sup>5</sup> da su veliki jedrenjaci pri kraju svoga vijeka imali posadu od 14 do 15 ljudi (nava - 4 000 tona nosivosti). A rukovali su jedriljem i održavali cijeli brod. Brodom i osobljem upravljala su svega tri časnika, uključujući tu i zapovjednika. I danas se ponovno sa zapovjedničkog mosta upravlja navigacijom i svim brodskim sustavima. Čini se da se ciklus zatvorio. Nova tehnologija omogućila je u pogledu upravljanja brodom istu sintezu kao i ona davna, jedrenjačka.

I na kraju nekoliko misli o današnjoj ženi pomorcu. Problem žene pomorca provlači se, prikriveno ili otvoreno, kroz više stoljeća. U prošlosti bio je gotovo u potpunosti tretiran u pustolovnim romanima u obliku žene gusara ili žene prerusene u muškarca, koja je pomno skrivala svoj ženski identitet. Kad bi se konačno taj identitet otkrio, nastupila bi kulminacija zapleta, koji bi se rješavao ljubavnom romansom s kakvom naočitom mornarčinom, plemenite duše i hitra pokreta. Time bi karijera žene pomorca bila završena, a počinjala bi karijera žene ljubavnice, kako to očito tom božjem stvorenju i priliči. Vremena su se, međutim, promijenila. U većini zemalja svijeta, a svakako diljem Europe, žena

je i u pogledu pomorskih zvanja izjednačena s muškarcem i pripuštena velikodušno u školske klupe pomorskih učilišta. Tako danas imamo ženu diplomiranog nautičara, diplomiranog brodstrojara, diplomiranog radiotelegrafista, da i ne govorimo o kuharicama, konobaricama i sobaricama, što i nisu baš neka posebna pomorska zanimanja. Dakako, sve su one tijekom svoga školovanja dokazale opravdanost te velikodušne odluke, jer postižu jednake rezultate kao i muškarci, često i bolje. I time bi priča o suvremenoj ženi pomorcu trebala biti završena na zadovoljstvo profesije i suvremenog društva, zbog dostignute ravnopravnosti među spolovima. E, ali nije baš tako! U tom pogledu današnju pomorsku Europu možemo, pojednostavnjeno, podijeliti u dvije zone: na pomorske zemlje na njezinu sjeveru i na pomorske zemlje na njezinu jugu. Dok na Sjeveru nije nikakva rjetkost ugledati ženu kako zapovijeda brodom pri pristajanju, na Jugu, dakle i u nas, to bi bila prava senzacija. Na Sjeveru je *kapetanica* cijenjena profesija, a u nas taj naziv označava samo suprugu pomorskog kapetana. Mi se, dakle, možemo družiti sa ženama koje su završile pomorske obrazovanje (iskreno govoreći, pomalo zaintrigirani osebujušću osobe, zbog bizarnosti njezina izbora) ali da sretnemo (našu) ženu pomorca, praktički nema izgleda (a da ne govorimo o *ženi pomorcu od karijere*). Tako, eto, stoji s ravnopravnošću spolova na morima europskog juga. I što sad učiniti kako bismo se izjednačili s tom očito civilizacijski zrelijom Europom? Zakone smo izglasali, i tu nemamo što sebi predbacivati. A što žena ne može na brod, to je ipak pitanje mentaliteta samih pomoraca. Najčešće se to opravdava tzv. južnjačkim temperamentom. Kao, naše mornarčine toliko obožavaju žene da se ne mogu suzdržati. Iz toga je proizišla krilatica: žena je *pegula* na brodu. Nažalost, to tako najčešće i biva, pa se brodovlasnicima kao dobrim gospodarima ne može zamjeriti što tu krilaticu uglavnom striktno poštuju. No, je li žena za to kriva? Rekao bih, nimalo. Naši pomorci-mornarčine *obožavaju ženku*, uostalom jednako kao i njihovi kolege iz sjevernijih krajeva, ali ne poštuju ženu, što njihovi sjeverniji kolege očito čine. Riječ je, dakle, o civilizacijskom problemu međuljudskih odnosa koji poštuju ili ne integritet (tude) ličnosti. Pomak u tom pogledu općenito bi nam koristio jer ni problem nije ograničen samo na pomorski ambijent. Vjerojatno, ni samo na *muškarčine*. Valjalo bi, naime, napraviti eksperiment, pa sastaviti pretežno žensku posadu s najviše jednim ili dva muškarca. Možda bi se tad pojavio fenomen *ženske mornarčine*, pa bi se pokazalo da rješenje problema ne ovisi toliko o pojedinim spolovima koliko o pojedinim ljudima.

## BILJEŠKE

<sup>1</sup> Nautical Year Book 1990.

<sup>2</sup> Aktualni problemi pomorskih profesija kod nas.

<sup>3</sup> A. Đukić: Razvoj i tradicija Hrvatske pomorske flote, NAŠE MORE br.1-2., veljače 1993., 37 - 40.

<sup>4</sup> Hapag Lloyd

<sup>5</sup> A. Ničetić: Razvoj pomorskog obrazovanja u vezi s razvojem brodarstva (rukopis, separat unutar projekta pod 2)



## LITERATURA

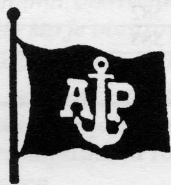
1. B. Leval: Najnovije teorije zaposlenosti i nezaposlenosti, zapošljavanje i udruženi rad, Zagreb, 1983., VIII (3), 293 - 348.
2. OCCUPATIONAL SAFETY A HEALTH (NOSH) 73 - 91/July (Corp. Cambridge Scientific Abstracts)
3. B. Pritchard: Novija kretanja u svjetskom pomorskom školstvu, Pomorski zbornik, knjiga 30., Rijeka 1992.

## A SEAFARER - WHAT DOES IT MEAN TODAY

## Summary

*The paper deals with the present situation of marine profession in Croatia and the World. It has been pointed out that the period of active career of an educated seafarer has been reduced in such a way that his profession becomes in fact a temporary one. The causes of this phenomena and its damage to marine and national economy have been indicated. Trying to find a way to overcome such a situation the author directs to the need of changing behaviours and attitudes directs to the seafarers themselves but the ship owners (operators) as well. Attention has been drawn to the possibility, provided by the market economy, to the seafarers of career in undertaking parallel "land" economic activities. In that contest the modernization and extension of curriculums at the marine faculties, from which the students had graduated, have been pleaded for. Finally, there has been considered the status of a lady seafarer in Croatian merchant navy.*

Rukopis primljen: 20. 4. 1993.



# Atlantska plovidba

## DUBROVNIK

PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ  
PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA.

OBAVLJA PRIJEVOZ TEŠKIH I VANGA-  
BARITNIH TERETA SPECIJALNIM  
BRODOVIMA.

PREVOZI ROBU U MALOJ OBALNOJ  
PLOVIDBI.

DIREKCIJA  
DUBROVNIK, Od svetog Mihajla 1  
Poštanski pretinac 192  
Telegram: ATLANT DUBROVNIK  
Telefon: 412-666 (16 linija)  
Telex: 27516 ATLANT RH  
27584 ATLANT RH  
Telefax: 050-20-384

Za sve informacije obratite se našoj direkciji u Dubrovniku  
i našim agentima po cijelom svijetu