

BORIS FRANUŠIĆ

YU ISSN 0469-6255
NAŠE MORE 37 (1 — 2) 5 (1990)

Razvoj pomorskog školstva u Dubrovniku

UDK 373.62:656.61:497.1 Dubrovnik

UVOD

Govoriti o tome kako je ovaj naš lijepi kameni grad, okupan morem, svoju slavnu prošlost, prosperitet i kulturu bazirao baš na tom moru, bilo bi suvišno ponavljanje. Pjesnik reče:

»Tako i more u tišini
s kraja pomorca u plav zove,
a kad ga ima u pučini,
skoči i uzavri na valove,
...« (Gundulić, Suze) / 1 /

ili

» ...
valja brodit, lađu vodit,
... « (Kanižlić, Lađa) / 2 /

Znati brodit u srednjem vijeku bila je vještina koja se isključivo sticala u plovidbi. Tako se moglo napredovati do zapovjednika samo na temelju iskustva stečenog teškim životom na brodu, a da se pri tome nije moralo znati ni čitati ni pisati. Jer »more traži junaka i vještaka, a ne ba-ka« / 3 /.

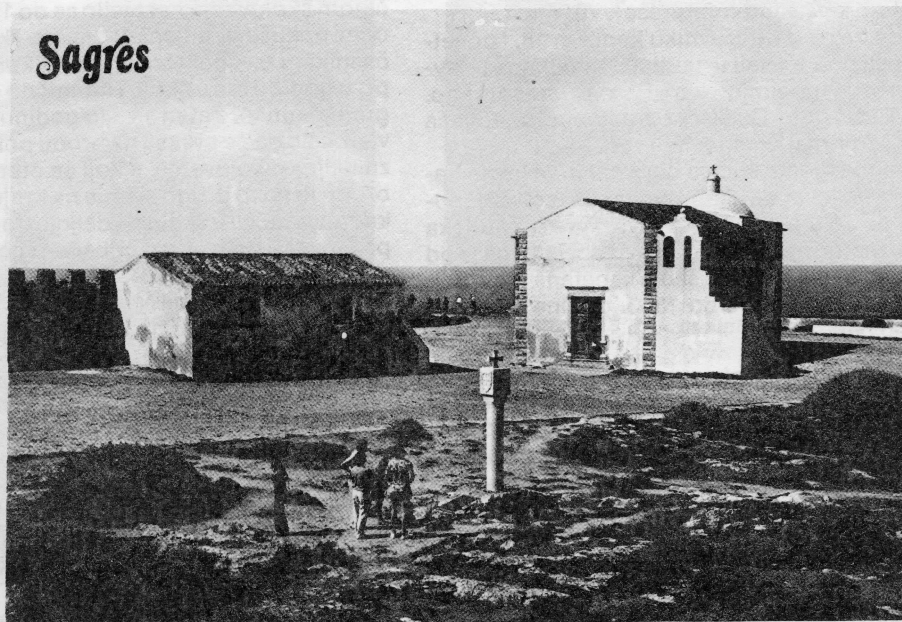
Međutim, razvojem brodarstva i otkrićem novih plovnih puteva trebalo je nešto i naučiti na kopnu prije preuzimanja odgovorne dužnosti na brodu. Tako je poznato da su naši pomorci u 15. i 16. stoljeću teoretska znanja za vođenje navigacije stjecali u privatnim školama, koje su često držali fratri, učitelji ili kapetani.

Da se nadopuni stručno pomorsko znanje praktičnom obukom u Dubrovniku je već 1557. godine Vijeće umoljenih odredilo da se svake godine dvaput ima ukrcati na brod deset mladića koji su se željeli posvetiti pomorstvu i trgovini. / 4 /.

U Evropi i za navigaciju u Atlantskom oceanu najviše je zasluga stekao portugalski princ Henrik (1394-1460.) kojeg su zbog ljubavi prema moru, navigaciji i pomorskim istraživanjima nazvali Henrik Pomorac (Henrique El Navegador). Kad se 1438. godine povukao iz javnog života u svoj zamak Sagres, u blizini rta St. Vincent, pozvao je tamo najbolje astronome, matematičare, kartografe, geografe, kapetane i izrađivače karata iz čitavog portugalskog kraljevstva i osnovao prvu nautičku školu.

Upravitelj škole Jacobo de Minorca, suradnici Regiomontanus, Martin Behain i drugi, poznavali su Aleksandrijsku i Arapsku znanost, a time i tadašnje instrumente astrolab i kvadrant, te graduiranu kartu i metodu određivanja geografske širine meridijanskom visinom Sunca.

Trebalo je poučiti pomorce u rukovanju instrumentima i potrebnim tablicama za izračunavanje geografske širine. U Sagresu su se izrađivale pomorske karte, tablice sunčevih deklinacija i izdavale praktične upute pomorcima.



Sagres

»Učenici Henrikove škole postali su izvrsni kapetani i piloti koji su raspolagali dobrim navigacijskim znanjem i pronalazili nove metode navigacije koristeći se astronomskim i navigacijskim znanjem stečenim u pomorskoj školi u Sagresu.« /5/

Međutim, do polovine 19. stoljeća kapetani su se kod nas naukovali najviše na brodu od »maloga« do »kapetana«. Jedan literarni opis nam to najbolje predočava:

»U dvanaestoj godini otišao je na more. Dvanaesta godina bio je rok kada se moralo ići potezati burine, poslije koga se nije smjelo ostati kod kuće. Od župnika naučeni abak i talijanska bukvića bili su mu svo osnovno znanje na temelju kojega se on dovino kapetanstva duge plovidbe. Zamislite život maloga i mornara pod prvom na ondašnjim jedrenjacima, a u onome mraku i vlazi, usred galame beštīmija starije momčadi i mogućnosti daljeg učenja talijanskog jezika i računstva. Zamislite zimu na Crnome moru i sjevernome Atlantiku i predočite si volju za učenje i izdržljivost odluke mladog pomorca da postane kapetanom!« /6/

Privatne nautičke škole u Dubrovniku

Naši su primorski krajevi u 19. stoljeću bili pod austro-ugarskom vlašću, koja za stjecanje zvanja kapetana broda u početku nije tražila posebne uvjete osim da brod ima »škrivana« (brodskog pisara), pogotovo ako je kapetan bio nepismen.

Škrivan ili kažiput (pilotto) bila je druga osoba na brodu i morao je imati dovoljno iskustva da lako može zamijeniti kapetana. Mornarima se govorilo: »Vi znate da je kapetan na brodu Bog, škrivan njegov Prorok.« /7/

Razvoj brodarstva zahtijevao je i teoretsku edukaciju za zvanje kapetana, pa je 1820. godine propisan službeni ispit za zvanje kapetana i škrivana, a pet godina kasnije i plovidbeni staž od 5 godina na jedrenjacima duge plovidbe u zvanju kadeta, škrivana ili pilota, da bi se moglo postati kapetan duge plovidbe. Ovaj uvjet se od 1841. godine proširuje tako da u plovidbenom stažu bude bar jedna godina navigacije na parobrodu duge plovidbe. /8/

Zbog ovoga uz našu obalu ima sve veći broj privatnih pomorskih škola u kojima se održavaju nautički tečajevi. Još za vrijeme Republike (1793) Senat je dao odobrenje svećeniku Adrijanu »da može podučavati u nautici i trgovini mladiće koji se posvećuju plovidbi izvan Jadrana kojima je potrebno stručno znanje radi sigurnosti vlastitih života i zaštite broda i tuđih interesa«. /9/

Poznato je da su u Dubrovniku koncem 18. i početkom 19. stoljeća podučavali u nautici dominikanac Raymond Sey, Urban Appendini, kap. Pero Budmani i kap. Sodrnja /10/, Pušić i kap. Casilari, a sredinom 19. stoljeća Karlo Weber i Andrija Krilanović. /11/

To je ujedno vrijeme kad se otvaraju prve javne nautičke škole na našoj obali. Dubrovčani su već 1821. godine zatražili da se u Dubrovniku otvori javna nautička škola ali se toj molbi nije odmah udovoljilo. /12/, pa je od 1843. godine djelovala privatna škola kapetana Pava Saltarića, koja se spominje sve do 1863. godine.

Javna pomorska škola

Nastojanja Dubrovčana ipak su urodila plodom kad je kap. Jakov Podić 1851. godine s uspjehom položio stručni ispit na pomorskoj akademiji u Trstu i postao prvi stručni nastavnik javne pomorske škole u Dubrovniku, koja je počela s radom 16. ožujka 1852. godine. /11/ U početku je bio slabiji priliv đaka u javnu školu nego onih što su u privatnim školama pohađali određene tečajeve.

1858. godine uvodi se zvanje poručnika duge plovidbe, ali po tadašnjem Pravilniku o polaganju ispita za poručnika i kapetana duge plovidbe nije se tražilo završetak

nautičke škole, već je trebalo imati plovidbeni staž u svojstvu mornara, kormilara ili vođe palube, a za kapetana još i plovidbeni staž od 2 godine u zvanju škrivana ili poručnika. Ipak se Pravilnikom počinje favorizirati školovanje, jer se za ispit poručnika plovidbeni staž smanjivao na dvije godine za one koji su s uspjehom završili nautičku školu, čije je trajanje bilo također 2 godine.

Prvi časnik na jedrenjacima; u doba jedrenjaka bio je uz zapovjednika najodgovornija osoba na brodu; položivši ispit za poručnika trgovačke mornarice, ne samo da je imao svoju samostalnu stražu već se brinuo za ukrcaj tereta, vršio sva dopisivanja i vodio brodski dnevnik; po domaću bio je nazivan škrivanom po svojoj ulozi u starijim vremenima kad je na brodu bio pisar zapovjednik, no taj se naziv dugo odnosio na časnika, pogotovo ako je uz zapovjednika na brodu bio samo jedan časnik; škrivani su tako reći bili na nakovanju između zapovjednika i posade; njemu je pripadala najgora straža, od pola noći do šest ujutro, pa od podneva do šest navečer, a mnogi kapetani duge plovidbe, koji nisu mogli doći do zapovjedništva, naročito u doba propadanja jedrenjaka, bili su prisiljeni da se ukrcaju kao škrivani, pa i kao vođe palube; dapače, strogost ispita za kapetane mnogim poručnicima nije dozvolila sticanje zvanja kapetana, i oni su ostali vječni škrivani. /13/

U to vrijeme još uvijek prevladava mišljenje da mladići s 2-3 razreda srednje škole mogu postati samouki kapetani s praksom na brodu i kratkim tečajevima za polaganje ispita. Zato se i dogodilo da je u prvim godinama djelovanja nautičke škole u Dubrovniku bilo u njoj manje đaka nego u privatnoj školi spomenutog Saltarića, gdje je on svoje učenike spremao za ispite poručnika i kapetana duge plovidbe, te upravitelja velike obalne plovidbe kroz četveromjesečne tečajeve.

Tek 1871. godine u nautičkoj školi osim stručnih predmeta uvode se i opći obrazovni predmeti, pa nautička škola u Dubrovniku radi u sklopu niže realke kao dvogodišnja, a od 1876. godine kao trogodišnja škola s maturom. 1891. godine dolazi do nove reorganizacije pomorskih škola tako da je produženo školovanje na 5 godina tj. dva priprema razreda i tri tehnička (corsa), kakav je način školovanja potrajao sve do 1922. godine. Tad pomorske škole dobivaju naziv pomorske akademije s trajanjem od 4 godine i s uvjetom da za upis treba imati 4 razreda ondašnje srednje škole s malom maturom. /14/ S takvim načinom školovanja nastavilo se do 1948. godine. Tada se opet pokušava mijenjati sistem školovanja pomorskih časnika u tzv. pomorskim tehnikumima na način da se prvu godinu ide u školu i letimično upozna cjeloviti program nautike. Zatim se išlo godinu dana na brod, jer se vjerovalo da će praksa na brodu pokazati koji su kadrovi za daljnje školovanje, a koji će otpasti za niža zvanja na brodu ili neko drugo zvanje na kraju. Međutim, svi su se kadrovi vraćali u školu na daljnje trogodišnje školovanje, pa je ovaj sistem ubrzo odbačen i nastavljeno je školovanje po starom četverogodišnjem sistemu u tzv. srednjim pomorskim školama.

Viša pomorska škola

Prva viša pomorska škola kod nas otvorena je 1949. godine u Rijeci... iz potrebe da se novom jugoslavenskom pomorstvu, u godinama njegova poslijeratnog razvoja, priskrbi ne samo kvalificirani kadar za rukovodna i odgovorna zvanja na moru nego i u broderskim poduzećima, agencijama, lukama, špediciji, dakle u svim granama privrednih aktivnosti i organizaciji pomorske službe na kopnu. /15/

U početku je ova škola više trebala zbog doškolanja rukovodećeg pomorskog kadra na kopnu.

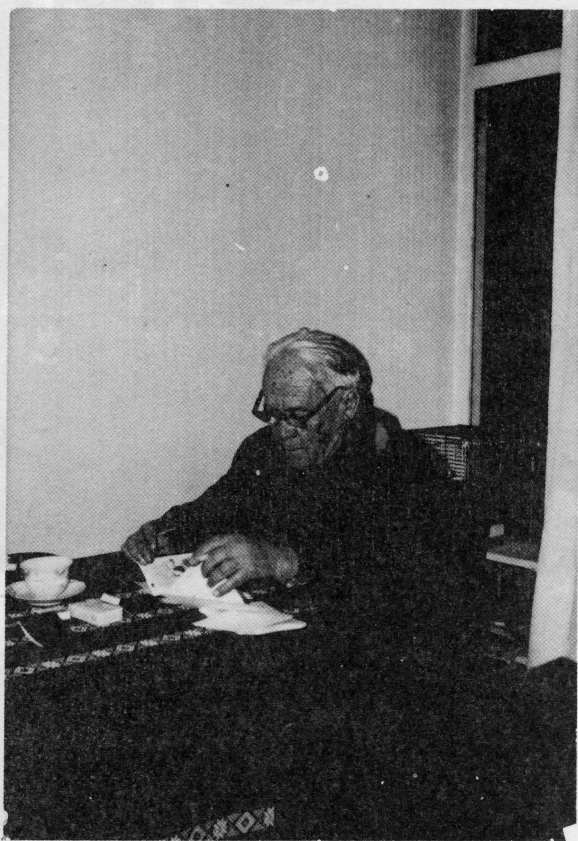
Polovinom pedesetih godina dolazi do decentralizacije naše trgovačke mornarice, a 1958. godine donešen je Pravilnik o ostjecanju i priznavanju zvanja članova posade trgovačke mornarice, po kojem se do zvanja kapetana duge plovidbe, pomorskog strojara I. klase i pomorskog radio-telegrafiste I. klase moglo doći tek nakon završenog odgovarajućeg odsjeka više pomorske škole. To je pridonijelo inicijativama u sjedištima novih pomorskih poduzeća i starih pomorskih učilišta za otvaranje viših pomorskih škola u njihovim mjestima, gdje je pri srednjim pomorskim školama bio odgovarajući stručni kadar. No do realizacije tih želja trebalo je uložiti dosta truda i podastri dobre argumente. U mjesecu lipnju 1959. godine prva delegacija od Mija Rilje, tadašnjeg narodnog zastupnika u saboru NRH i Špira Savina, tadašnjeg direktora Atlantske plovidbe, posjetila je Republički savjet za prosvjetu u Zagrebu, tražeći odobrenje za otvaranje više pomorske škole u Dubrovniku. U tadašnjem savjetu nisu bili skloni odobriti otvaranje drugih viših pomorskih škola pored postojeće u Rijeci. Trebalo je argumentirano obrazložiti potrebu otvaranja Više pomorske škole u Dubrovniku za Nautički odsjek. Glavninu posla u Dubrovniku preuzeo je Špiro Savin, koji je u tom trenutku osim redovne dužnosti generalnog direktora Atlantske plovidbe bio i predsjednik Privrednog vijeća NO Dubrovnik. Kako se i u Splitu istodobno radilo na traženju otvaranja Više pomorske škole s odsjecima brodogradnje i brodogradnje, to je Savin preko »dubrovačkog ambasadora« u Splitu, kap. Joza Dabrovića, bio upoznat s radnjama i teškoćama

koje su postojale u Splitu. Dok je u Splitu najveću teškoću predstavljao prostor, Dubrovnik je taj problem imao riješen.

Do 1954. godine osposobljavanje kapetana duge plovidbe postizalo se pri svim srednjim pomorskim školama na našoj obali. Međutim, spomenuti Pravilnik iz 1958. godine, uvjetovao je završenu višu pomorsku školu uz odgovarajuću praksu, da bi se moglo pristupiti ispitu za zvanje kapetana duge plovidbe. To je značilo da se u Dubrovniku nakon više od 100 godina nije moglo više doći do tog najvišeg zvanja u trgovačkoj mornarici. Osim toga, postojanje jedne Više pomorske škole u Dubrovniku zamišljeno je već 1920. godine od kapetana Iva Račića, koji je svoju veliku ostavštinu odredio baš za tu svrhu. Uz sve te argumente u elaboratu je navedeno i to da je dubrovački kraj kroz stoljeća bio, a i sada je, pretežno upućen na pomorsku privredu. Godine 1805. je na 278 brodova dubrovačke države plovilo preko 3000 pomoraca, a od toga preko 280 pomorskih kapetana. Nadalje, od 1852. godine do 1945. godine završilo je dubrovačku Nautiku 984 đaka. Do 1959. godine Srednja pomorska škola u Dubrovniku dala je oko 1500 pomorskih kapetana i stručnjaka u pomorskoj privredi.



Kroz ovaj hodnik prošli su svi studenti Više pomorske škole u Dubrovniku



Prvi direktor VPŠ u Dubrovniku prof. Marin Knežević

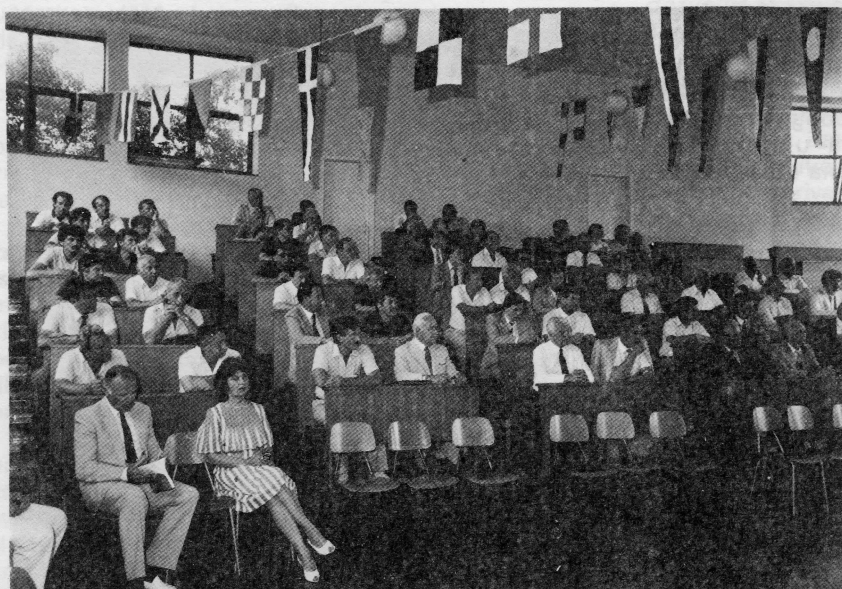
Nakon napravljenog elaborata u drugom pokušaju kapetani Špiro Savin i Zdravko Kosović, tadašnji lučki kapetan u Dubrovniku, uspijevaju uvjeriti odgovorne osobe u republičkom Savjetu o svrsishodnosti otvaranja Više pomorske škole u Dubrovniku. Svojim zalaganjem za uspješno rješavanje zahtjeva Dubrovnik i Splita pridonio je i Vicko Krstulović. Tako je 28. srpnja 1959. godine Savjet za prosvjetu NR Hrvatske imenovao Komisiju za pripreme otvaranja VPŠ u sastavu: Mijo Rilje, ing. Ante Božinović (predsjednik NO kotara Dubrovnik), kap. Špiro Savin, prof. Rudi Jelić (načelnik Sekretarijata za pro-

svjetu i kulturu Općine Dubrovnik) i prof. Josip Surić. Savjet je 8. kolovoza 1959. godine imenovao prvog direktora VPŠ prof. Marina Kneževića. Izvršen je izbor nastavnika i u jesen 1959. godine škola je počela s radom Nautičkog odsjeka. Svečani čin predaje škole direktoru i organima upravljanja izvršio je kap. Špiro Savin na svečanosti povodom Dana pomorstva 10. rujna 1959. godine. Tako je u Dubrovniku prvi put počela raditi jedna viša škola.

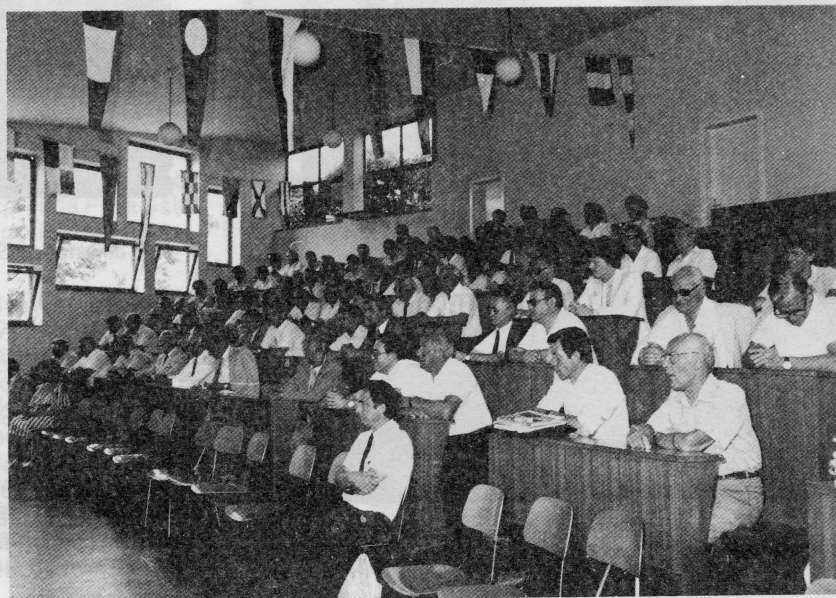
Pomorska privreda Dubrovnik inicirala je da se pri VPŠ osnuje i ekonomski odsjek. Savjet za prosvjetu NR Hrvatske odobrio je otvaranje Više ekonomske škole — pomorskog smjera, pa je 1960. godine počeo rad i ovog odsjeka pri VPŠ Dubrovnik. Ovaj odsjek prestao je s radom 1966. godine, zbog daljnje nezainteresiranosti dubrovačke pomorske privrede za takvu vrstu kadrova. Međutim, dubrovački brodar je bio živo zainteresiran za školovanje časničkog kadra u stroju, pa je 1965. godine počeo s radom brodstrojarski odsjek. Od tada VPŠ u Dubrovniku djeluje s Nautičkim i Brodstrojarskim odsjekom. /16/

Dotadašnje VPŠ imale su obrazovni program u trajanju od dvije godine. Kroz odslušana 4 semestra, polaganje ispita i obranu diplomskog rada, stjecalo se zvanje inženjera pomorskog prometa — nautičara odnosno brodstrojara. Do ovog, po današnjoj ljestvici VI. stupnja obrazovanja, mogli su doći svi kandidati bez obzira na prethodno srednje obrazovanje. U početku su se na VPŠ mogli upisati samo oni kandidati koji su imali ispit poručnika trgovačke mornarice, odnosno brodstrojara III. klase, što znači da su prethodno morali završiti odgovarajuću stručnu srednju školu i imati praktični radni staž na brodu. Kasnije se odustalo od uvjeta stručnog ispita i plovidbene prakse, pa se omogućavalo da završeni đaci srednjih pomorskih škola izravno nastavljaju studij na VPŠ. Čak se i đacima završenih drugih srednjih škola dozvoljavao upis na VPŠ uz uvjet prethodnog polaganja diferencijalnih ispita iz osnovnih predmeta struke.

Današnji zakon omogućava upis na pomorski fakultet s bilo kojom završenom srednjom školom, ali takvi studenti moraju paralelno slušati i polagati predmete dodatne nastave. U Dubrovniku se za ovakve kandidate na Nautičkom odsjeku od početka tražilo da takav studij mora biti redovan ukoliko kandidat ne plovi, jer je nelogično



S proslave 25. godišnjice Više pomorske škole u Dubrovniku



da netko koji nije u srednjoj školi ništa učio o specifičnim predmetima ove struke, ili se kroz plovidbu s njom upoznao, to može svladavati kroz izvanredni studij.

Pomorski fakultet

Novim Zakonom o usmjerenom obrazovanju u SR Hrvatskoj iz 1977. godine sve više škole morale su u roku od 5 godina steći uvjete za formiranje znanstveno-nastavnog vijeća. To je stvorilo velike teškoće nastavničkom vijeću VPŠ Dubrovnik, jer je nastavu na dva odsjeka održavalo 10 profesora u stalnom radnom odnosu i 5 profesora u dopunskom radnom odnosu. Po uvjetima novog Zakona znanstveno-nastavno vijeće mora imati najmanje 15 nastavnika u stalnom radnom odnosu i to sa znanstvenim titulama (najmanje 5 doktora i 10 magistara znanosti) i izabrana u nastavna zvanja s mogućnošću nositelja kolegija, što znači da znanstvena titula mora biti stečena iz struke koju predaje i da nastavnik ima objavljenih radova iz te struke. Tako teškom uvjetu bilo je skoro nemoguće udovoljiti jednom manjem kolektivu s dvogodišnjim studijem tj. izjednačiti ga s uvjetima fakulteta s četverogodišnjim studijem, tim prije što su tri člana nastavničkog vijeća VPŠ Dubrovnik bila prešla dobnu granicu za obvezatno stjecanje znanstvene titule. Otežavajuća okolnost bila je i to što je jedini Fakultet pomorstva u Rijeci tek 1983. godine otvorio postdiplomski studij. Zbog toga je i VPŠ Dubrovnik dobila produženje roka za zadovoljavanje uvjeta Zakona do kraja travnja 1985. godine. Po izlasku novog Zakona članovi Nastavničkog vijeća VPŠ Dubrovnik, koje je Zakon obvezivao, pristupili su uz svoj redovni posao i doškolovanju na postdiplomskim studijima. Također se za nastavnike u dopunskom radnom odnosu uzimlju priznati stručnjaci iz privrede sa znanstvenom titulom. /17/

Tako se Nastavničko vijeće iz 1977. godine bez ijednog člana sa znanstvenom titulom pomalo transformira u Znanstveno-nastavničko vijeće.

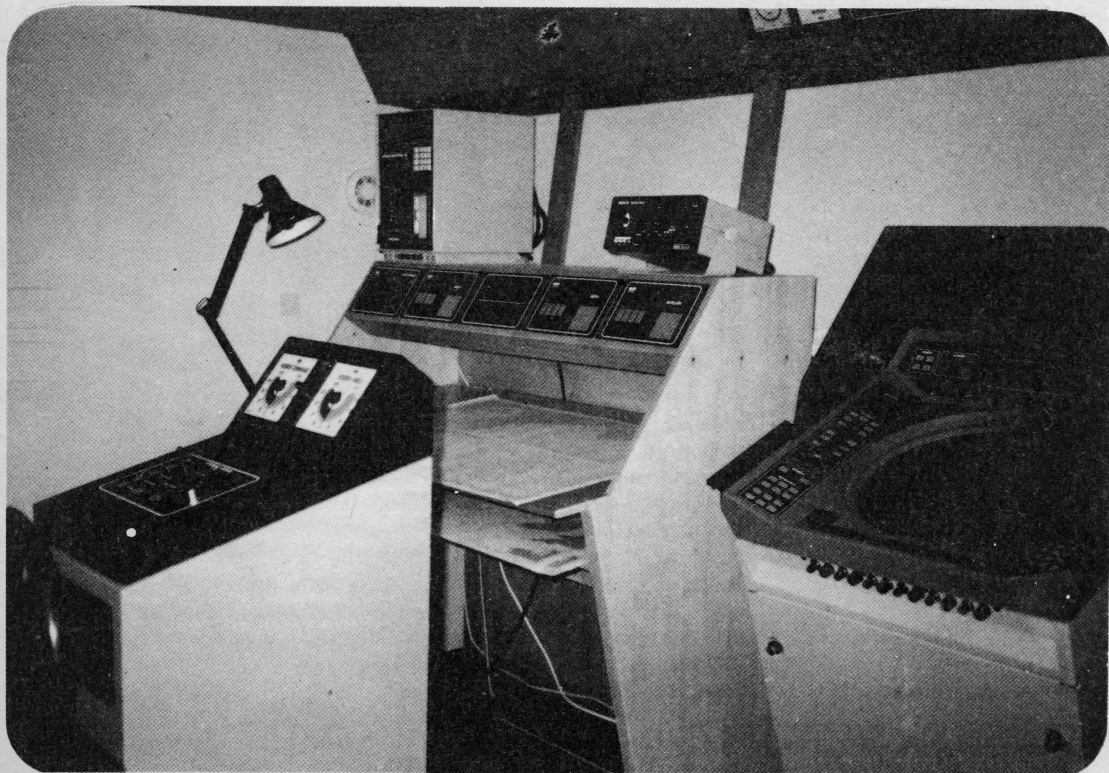
Po uvjetima spomenutog Zakona na području jednog sveučilišta ne mogu djelovati dvije obrazovne organizacije istog profila. Zbog toga se nakon dugog pregovaranja o najoptimalnijem rješenju za čitavu regiju Dalmacije došlo do zaključka da se VPŠ u Dubrovniku i VPŠ u Splitu spoje u jedinstvenu organizaciju pod nazivom Centar za obrazovanje kadrova u pomorstvu sa sjedištem u Dubrovniku, što je napravljeno 9. srpnja 1984. godine. Već iduće godine mijenja se naziv u Pomorski fakultet Dubrovnik sa studijem u Dubrovniku (Nautički i Brodostrojarški odsjek) i studijem u Splitu (Nautički, Brodostrojarški i Telekomunikacijski odsjek).

Tako prva viša škola u Dubrovniku nakon svog 25 godišnjeg uspješnog djelovanja, silom Zakona, ne djeluje više samostalno, već postaje prvi stupanj fakultetskog obrazovanja.

Od 1987. godine otvorila se mogućnost da se na Pomorskom fakultetu Dubrovnik obrazuje i za VII. stupanj ljestvice. Naime, te godine počinje s radom studij na III. godini, a godinu kasnije i na IV. godini studija na Nautičkom i Brodostrojarškom odsjeku. Tako danas već imamo diplomirane inženjere pomorskog prometa nautičkog i brodostrojarškog smjera.

Za izvršenje ovog programa na studiju u Dubrovniku sada je angažirano 44 nastavnika, od kojih 19 u redovnom, 7 s 50% i 18 u dopunskom radnom odnosu. Od toga broja nastavnika po 14 ih je doktora i magistara znanosti, 2 profesora više škole, 11 asistenata i 3 suradnika u nastavi.

Fakultet je osim stručne ekipiranosti u kadrovima, zahvaljujući razumijevanju i pomoći pomorske privrede, znatno podigao nivo nastave nabavom nove nastavne opreme. Tu se prvenstveno misli na nabavku navigacijskog simulatora i većeg broja elektroničkih računala za koje se morao adaptirati prostor za njihov smještaj i korištenje. Osim toga formiran je Odbor za izdavačku djelatnost Fakulteta koji je posljednjih godina izdao nekoliko sveučilišnih udžbenika između kojih ima i onih koji se prvi put tiskaju u Jugoslaviji.



Navigacijski simulator na Pomorskom fakultetu u Dubrovniku

U znanstvenu djelatnost našeg Fakulteta treba navesti i organizaciju znanstvenih skupova, te javnih stručnih prikaza i debata. Fakultet je postao jedan od izdavača jedinog jugoslavenskog pomorskog časopisa »Naše more«, podigavši ga na nivo znanstveno-stručnog časopisa. Većina fakultetskih nastavnika objavljuje svoje originalne znanstvene radove ili stručne radove u zemlji, a poneki i u inozemstvu. Također su aktivni sudionici domaćih i nekih međunarodnih znanstveno-stručnih skupova.

Uz redovnu nastavu kroz svih 8 semestara, na Fakultetu se organiziraju i stručni tečajevi za sva ovlaštenja koja mora posjedovati pomorski časnik za vršenje svoje službe na brodu, a koje zahtijevaju pooštreni međunarodni propisi. Tako pomorski časnici iz naše regije ne moraju zbog toga više ići u druge obrazovne centre.

Za izvršenje ovako obimnog programa veliku poteškoću predstavlja nedostatak prostora, pa se nastava vrši ujutro i poslijepodne uključujući i subotu. Vrše se pripremne radnje da se u pozadini sadašnje zgrade koju koristi Srednja pomorska škola i Pomorski fakultet dogradi zgrada za potrebe Pomorskog fakulteta. Ako se realni planovi ostvare, onda bi uskoro bio okrunjen trud svih onih koji su u ovom gradu, eto već oko 200 godina, radili, usavršavali i održavali tradiciju dobrog pomorskog školstva. Dubrovačko pomorstvo, a time i njegovo pomorsko školstvo bili su uvijek na dobrom glasu. Vjerujemo da će se ta tradicija nastaviti i ubuduće.

Bilješke:

¹Radovan Vidović: Pomorski rječnik
Logos, Split 1984, str. 292

²Vlatko Pavletić: Zlatna knjiga hrvatskog pjesništva
Matica Hrvatska, Zagreb 1970, str. 197

³Radovan Vidović: Pomorski rječnik
Logos, Split 1984, str. 293

⁴Pomorska enciklopedija, svezak IV prvog izdanja
Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1957, str. 130

⁵Zbornik Više pomorske škole, Rijeka 1949-1964, str. 9

⁶Radovan Vidović: Pomorski rječnik
Logos, Split 1984, str. 298

⁷Ibid str. 436

⁸Ilija Maslovar: Istorijski i savremeni razvoj našeg pomorskog školstva
Zbornik Više pomorske škole br. 3-4
Kotor, 1976/1977., str. 13

⁹Ibid str. 11

¹⁰Jozo Luetić: Nešto o »Pomorskoj školi« kap. Pava Saltarića u Dubrovniku
Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku
Dubrovnik 1952., str. 101

¹¹Špiro Savin: Postanak i razvitak dubrovačke »Nautike«
Ibid str. 13

¹²Jozo Luetić: Nešto o »Pomorskoj školi« kap. Pava Saltarića u Dubrovniku
Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku
Dubrovnik 1952., str. 102

¹³Radovan Vidović: Pomorski rječnik
Logos, Split 1984, str. 437

¹⁴Špiro Savin: Postanak i razvitak dubrovačke »Nautike«
Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952., str. 17-18

¹⁵Vladimir Brajković: Uvodna riječ
Zbornik Više pomorske škole u
Rijeci 1969., str. 8

¹⁶Boris Franušić: Nastanak i rad prve više škole u Dubrovniku
Dubrovački horizonti br. 25, Zagreb
1985., str. 13-14

¹⁷Ibid str. 16.

