

O nekim pitanjima pomorskog školstva jučer, danas i sutra

Prigodom 130. obljetnice početka rada dubrovačke Nautike

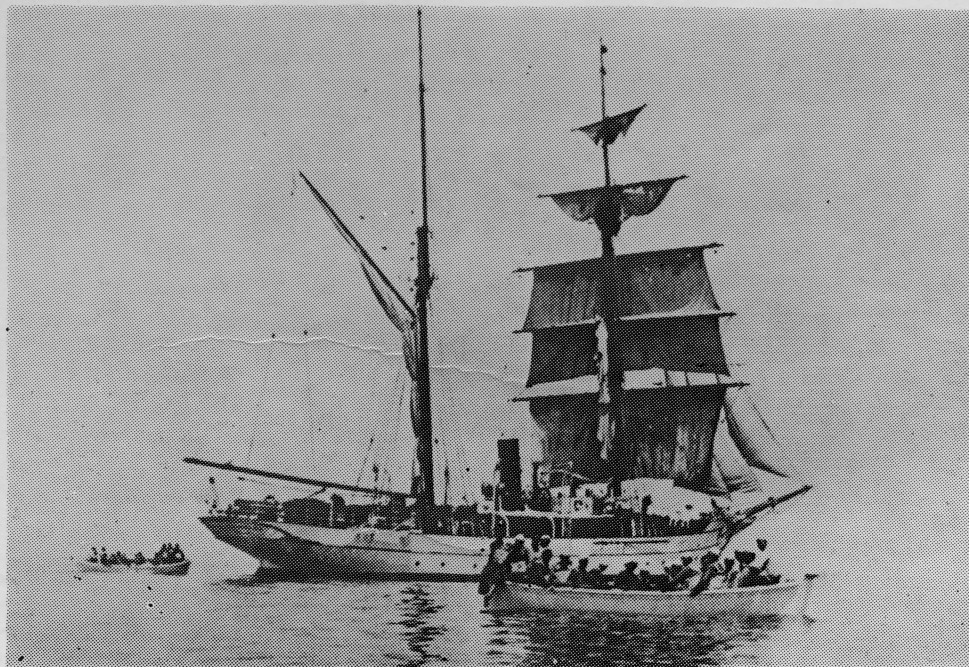
Danas aktivni radni staž pomorca ukrca- noga na brodu smanjuje se u usporedbi s predratnim i poslijeratnim razdobljem pa zna- nje i iskustvo prerano odlazi s broda. »Nitko razuman danas više ne očekuje da će pomo- rac cijeli svoj radni vijek provesti kao akti- van pomorac.«¹

Osim smanjenja radnog staža na brodu u plovidbi do neke životne dobi nepovoljnije je i to što su danas i oni koji dolaze na prvo ukrcanje ponešto stariji i s manje pomorač- kog iskustva nego što je to bilo u prethodnim razdobljima. Zbog toga bi oni koji se prvi put ukrcavaju morali imati više znanja i isku- stava, i to na osnovi produženog ili ubrzanog školovanja u centrima za odgoj i usmjereno obrazovanje pomoraca.

Naime, danas je vremenski period koji je budući pomorski stručnjak provodio u odgoj- no-obrazovnim ustanovama smanjen jer se samo u završnoj fazi srednjeg usmjerenog obrazovanja, koja traje dvije godine, izuča- vaju stručni predmeti, a prije je taj period trajao četiri godine. Danas su za polaganje stručnog ispita poručnika trgovačke morna- rice i pomorskog strojara potrebne dvije go- dine bavljenja strukom u školi (srednje us- mjereno obrazovanje) i jedna godina radnog staža na brodu u svojstvu kadeta ili asistenta

stroja. Prije je to bilo dvostruko više — dvije godine rada na brodu i četiri godine učenja struke u pomorskoj školi. Prije je za upis u višu pomorsku školu kandidat morao imati stručni ispit za poručnika trgovačke morna- rice ili pomorskog strojara. Danas je dovoljno imati srednje usmjereno obrazovanje bilo ko- jeg usmjerenja (u nas u Dubrovniku ima ih oko 30) i klasifikacijski ispit iz fizike, mate- matike i engleskog jezika. Prije se za upis zahtijevalo da kandidat ima ovlaštenje vođe- nja broda kao časnik palube ili stroja, što znači da je morao znati ploviti ili nadzirati strojne komplekse, a danas ne treba da zna ni voziti čamac, ni veslati, ni plivati. A evo što misle naši visoki pomorski stručnjaci o nekim zahtjevima za upis u pomorske škole. »Koliko god treba razumno i humano postu- pati pri ocjeni preostale radne sposobnosti kod starijih pomoraca, toliko treba rigoroz- nosti pri primanju u pomorske škole i pri ocjeni radne sposobnosti za ukrcaj po prvi put.«²

Ako je smanjen vremenski period bavlje- nja strukom u srednjem usmjerenom obra- zovanju, ako se u višu pomorsku školu kan- didat može upisati iz bilo kojeg usmjerenja, bez ikakva znanja u struci, a stručni progra- mi su približno ostali isti, onda, ako je to



*Učenici dubrovačke Nautike za vrijeme krstarenja školskim brodom
»Vila Velebita«.*

*»Na školskom jedrenjaku stječu se temelji na kojima se izgrađuje pomorska
vještina i razvoj pomorskog duha.«*

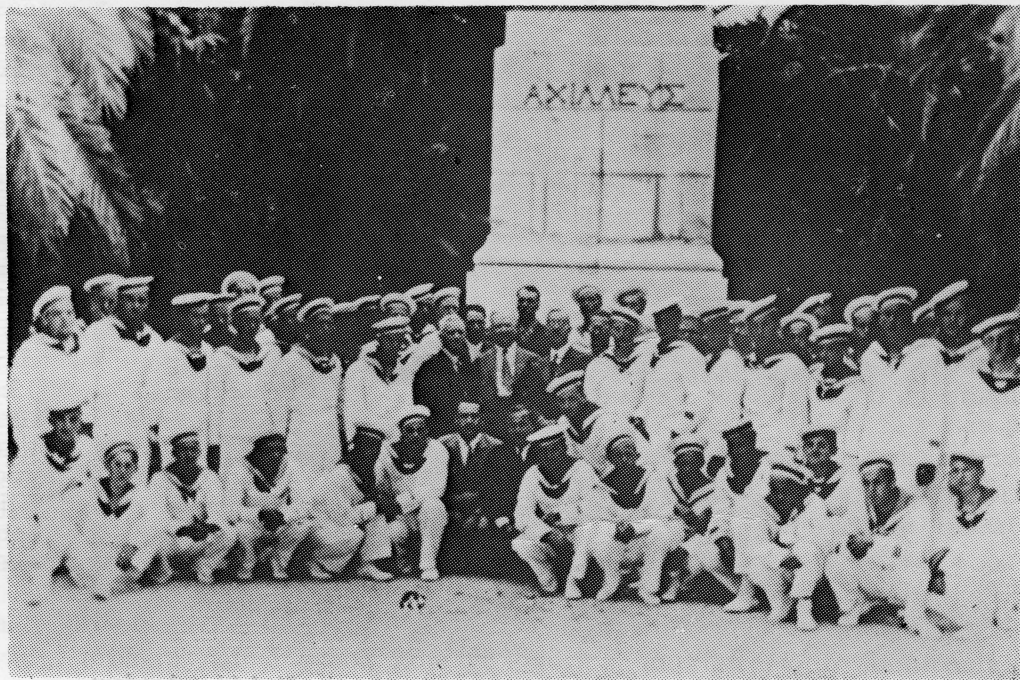
već tako, trebalo ići na suvremenu kvalitetu i izvedbu svih stručnih predmeta, naročito onih koji sadrže i vježbe. Jer nije dovoljno samo povećavanje broja sati; za kvalitetno izvođenje vježbi trebaju odgovarajući kabineti, specijalizirane učionice, simulatori (vlastiti ili se koristiti tuđim), školski brod (vlastiti ili se koristiti tuđim) i ostala pomagala, a i veća i čvršća povezanost s udruženim radom, koji bi organizirao da se dio takva programa izvodi na brodu. Pri svemu ovome naši su učenici i studenti prikraćeni jer nam nedostaje školski brod, simulatori, biblioteka sa čitaonicom i stručnom literaturom, kabineti su nam oskudni, a na brod, u udruženi rad, vremenski se kraće ide nego što se prije išlo, itd. »Čekati da mladi čovjek stekne iskustvo u izbjegavanju sudara stojeći na zapovjedničkom mostu jednog supertankera, ravno je bezumlju. Slično je i s rukovanjem velikim strojnim kompleksima. Iskustvo i uvježbanost treba, dakle, stjecati na drugi način. Čini se da je jedini pravi put potpuno uvježbavanje pomoraca još u tijeku školovanja.«³ Kako su se izvodile vježbe, kojim sredstvima prije i danas, kako bi se moralo organizirati da bi se postigao optimum u obrazovanju pomorskih stručnjaka, i kompeziralo to što se danas u kasnijoj dobi počinje baviti pomorskom strukom i da što kvalitetnije obučimo učenike i studente koji idu na brod, prikazat ću u daljnjem toku izlaganja.

Od 1922. do 1940. godine učenici I, II i III razreda Državne pomorsko-trgovačke akademije (Nautike) »Kao obavezni dio školovanja vrše preko školskih ferija naučna putovanja po Sredozemnom moru školskim bro-

dom 'Vila Velebita'«. ⁴ S učenicima na putovanje išli su stručni nastavnici, jedan oficir ratne mornarice za obuku u vojnom pomorstvu, te jedan profesor povijesti i zemljopisa koji je učenike upoznao s kulturno-povijesnim znamenitostima i prirodnim ljepotama predjela kuda se plovilo, a putovanje je organizirao direktor škole.

Iz Izvještaja s putovanja školskim brodom »Vila Velebita« učenika dubrovačke Nautike u školskoj godini 1935/36. doznajemo ovo: Putovanje je obavljeno u vremenu od 1. VIII do 29. VIII 1936. u granicama istočne obale Jadrana na relaciji Gruž — Sušak — Budva — Gruž. Na put je krenuo 51 učenik, i to iz I, II i III razreda. Tokom putovanja brod je imao 26 pristajanja u razne luke i lučice na obali i otocima. Učenici su sa svojim nastavnicima posjetili mnoge kulturno-povijesne objekte, kao trogirsku i šibensku katedralu, ruševine Solina, muzej i kuću P.P. Njegoša na Cetinju i drugo, neke privredne objekte i brodogradilište u Kraljevici i Tivtu te je izvršena zvanična posjeta kolegama u nautičkim školama u Bakru i Kotoru. Posjećene su i mnoge prirodne ljepote, kao Modra špilja na otoku Biševu i slapovi rijeke Krke. Uz takav program u lukama i lučicama učenici su uz pomoć i nadzor svojih stručnih nastavnika obavljali i sve navigacijske i druge poslove za vrijeme putovanja, što se vidi iz Izvještaja: »Putovalo se strojem i jedrima a učenici su uz pomoć stručnih nastavnika obavljali sve navigacijske i druge poslove.«⁵

»Po odlasku iz Paga ostadosmo puna dva dana na moru, za koje se vrijeme vršio praktični dio školskog rada po rasporedu, a brod-



S krstarenja »Vilom Velebita« po Sredozemlju, učenici i nastavnici dubrovačke Nautike za vrijeme obilaska kulturno-povijesnih spomenika Grčke.

ske dnevne i noćne straže po poslovniku. U međuvremenu plovilo se dijelom pod jedrima, a dijelom pod parom.«⁶ Iz toga zaključujemo da su učenici bili u situaciji da praktično obavljaju sve navigacijske pripreme i vode navigaciju uz obalu i na otvorenom moru. Na osnovi brojnih pristajanja uz obalu i dolazaka na sidrište oni su praktično upoznali sve vrste manovre. Vježbalo se u spuštanju čamaca, veslanju i u rukovanju sredstvima za spašavanje. Za pretpostaviti je da su učenici dobivali i mnoga teorijska i praktična znanja iz vojnog pomorstva jer je na putovanju bio i jedan oficir ratne mornarice (poručnik bojnog broda), a na kraju se dobivala i ocjena iz tog predmeta.

Učenici su obavljali i sve mornarske radove pa se na kraju putovanja dobivala ocjena i iz mornarskih sposobnosti. »Svi su učenici zabavljeni skidanjem i spremanjem svih jedara a potom se spuštaju križevi i oba nastavka jarbola. Učenicima je prethodno tumačeno kako se ove radnje vrše, a potom su sami obavili ove važne poslove.«⁷ Osim na školskom brodu dio prakse iz mornarskih vještina vršen je i na školskom plovnom parku koji se sastojao od velikog čamca za ves-

lanje i motornog čamca, te u radionici u kojoj su bile razne sprave i modeli.

Iz navedenog izvještaja mogao bih iznijeti i podatak da je škola 1936. godine primala devetnaest stručnih revija i časopisa, među kojima šest stranih. Danas u OPJ (organizaciono pedagoška jedinica) »Lapad« s tim ne možemo biti zadovoljni. Više se ne prima ni Pomorski zbornik, a i na novo izdanje Pomorske enciklopedije već nekoliko godine se očekuje da uđe u ovu OPJ. Vjerujem da se ne radi o besparici, već o neorganiziranosti.

U poslijeratnom periodu do 1952. godine učenici odmah nakon I razreda polaze na jednogodišnju praksu na brod. Praksa je obavezna i na osnovi pokazanih rezultata na brodu učenici se upisuju u II razred. Srednje usmjereno obrazovanje traje pet godina: četiri u školskoj klupi i jednu na brodu. Takav način školovanja trajao je samo tri godine, i bio je napušten iako je imao mnoge pozitivne strane. Mladi su ljudi prva iskustva na brodu stjecali vrlo rano, u 14-16. godini, a danas mnogi tek nakon završene više pomorske škole ili fakulteta za pomorstvo i saobraćaj, u dobi od 22 do 25 godini života. Tada



Učenici Pomorskog tehnikuma (Nautike) ispred stare zgrade na završetku školske godine. Nekoliko poslijeratnih generacija imalo je uniforme, a 1. siječnja 1948. godine otvoren je Dom Pomorskog tehnikuma u palači Skočibuha. U Domu su stanovali vanjski učenici, ali da bi se što više prilagodili uvjetima u kojima će živjeti i raditi kad budu ukrcani na brod, u Domu su stanovali učenici iz Dubrovnika, pola godine prije odlaska na jednogodišnju praksu. Rukovodioci i odgojitelji Tehnikuma i Doma bili su kapetani duge plovidbe. Boravak u Domu i uniforma bili su besplatni.

se, poslije prvog ukrcaja na brod, ili čak nakon provedenih nekoliko dana na brodu u luci, ustanovi da more škodi ili da se ne podnosi brod ili stroj, pa je to nekad i posljednje putovanje.

U 1951. godini zbog obavljanja praktične nastave Pomorski tehnikum (Nautika) dobiva školski brod »Lošinj«, tipa kočice 69 BRT s motorom od 150 KS, koji dobiva ime »Nautika«. Osim praktične obuke na školskom brodu učenici obavljaju i obaveznu jednomjesečnu ferijalnu praksu na brodovima koji plove po Sredozemnom i Crnom moru, a poneki i do sjeverne Evrope. Ta su putovanja trajala i više od mjesec dana. Takva ferijalna praksa prevladavala je dugo godina, a počela je nakon što je osnovana »Atlantska plovidba« 1955. godine i trajala je do 1970. godine.

Osim spomenutog školskog broda, gdje se obavljala praktična obuka za navigaciju, manovre brodom i pristajanje te dijelom mornarski radovi, Nautika je dugo godina imala regatni kuter (krstaš) »Lovrjenac«, koji je osim jedara imao i motor, zatim jedrilicu tipa L-5, motorni čamac, manji čamac za pojedinačno veslanje i veliki čamac za grupno veslanje. Radionica za provedbu mornarskih radova imala je razne alate, zbirku ulova i čvorova te drvodjelsku radionicu kojom su se učenici služili u izradi modela brodova i jedrilica. Svi učenici završavali su jedriličarske tečajeve i školske su jedrilice sudjelovale na raznim regatama. U 1954. godini Škola seli iz stare zgrade na Pilama u novu školsku zgradu, a za potrebe školskog plovnog parka gradi se u lučici »Orsan« novčanim sredstvi-

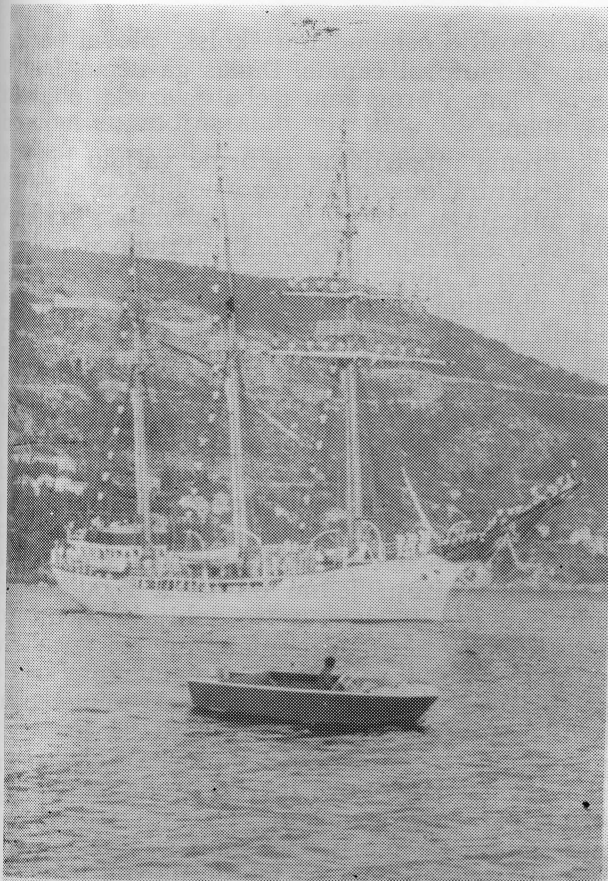
ma Škole i dobrovoljnim radom učenika dio obale sa sedam vezova.

U 1971. godini izvršeno je petnaestodnevno putovanje po Jadranu školskim brodom JRM »Jadran«. Krenulo je 80 učenika sa stručnim nastavnicima. Na putovanju se vršila obuka iz navigacije, manovre brodom, mornarskih vještina, kormilarenja i ostalog. Da se tom putovanju pridavalo izuzetno veliko značenje, vidi se po tome što je na ispraćaju i pri dolasku školskog broda »Jadran« (s učenicima), u Gruškoj luci bio prisutan i predsjednik Skupštine općine drug Ante Vetma te predstavnici pomorske privrede i institucija. Predsjednik Skupštine općine zapisao je u spomen-knjigu školskog broda »Jadran«: »Ovakva praksa mislim da može imati mnogostruke koristi kako za učenike srednjih pomorskih škola tako i za buduće pomorce trgovačke i ratne mornarice. I trebalo bi je zato nastaviti.«

Nastavka nije bilo jer se nisu ostvarile želje i nade da se ponove tako korisna putovanja. Ostala je samo uspomena i sjećanje generacijama koje su bile na putovanju brodom »Jadran« 1971, a budućim generacijama učenika, studenata i nastavnika ostavljeni su na zidu u zgradi bivše Pomorske škole isječci iz novina s tog putovanja. Neka se vidi i neka se zna da je te, 1971. godine bilo i takve prakse. Pano može podsjetiti i na »Vilu Velebita« jer je nepoznat (meni nepoznat jer nema potpisa) novinar u svom članku »Petnaest dana 'Jadranom' po Jadranu« između ostalog zapisao: »I tako, ponovio se onaj lijepi događaj od nekoliko decenija prije, ali



Jedriličarska regata na Dan mornarice 1950. Školski kuter »Lovrjenac« na slici u prvoj poziciji.

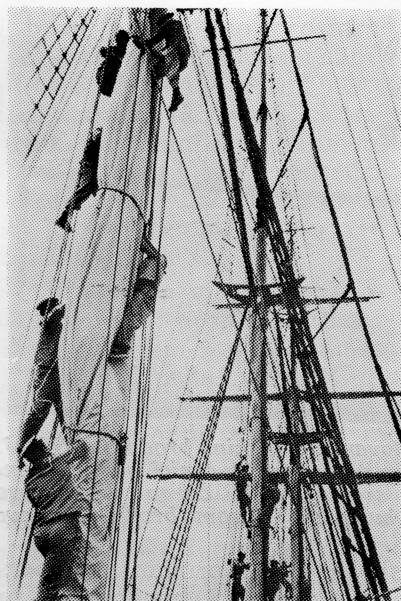


Rubni pozdrav učenika Pomorske škole na školskom brodu »Jadran«

»Ulaganja u obrazovanje predstavljaju značajne investicije koje doprinose unapređivanju društvenog i ekonomskog razvoja. Zato je jednostrano gledanje na obrazovanje samo sa aspekta njegovih troškova. Troškove obrazovanja, i to realne, treba sagledavati i u funkciji efekata koje oni ostvaruju.« (dr Marija Ratković, Ciljevi i realnost obrazovanja politike, »Komunist« 30. 4. 1982)

ona lijepa slika, onaj oproštaj, kao kad su se, u svoje vrijeme, prije rata pitomci pomorske trgovačke akademije krcali na 'Vilu Velebita'.« A kako je to bilo kad su se pitomci ukrcavali i ispraćali u Gruškoj luci dana 1. VIII 1936. neka pokaže zapis: »Odlazak školskog broda bio je živahan jer su roditelji i svojta popratili svoju djecu i srdačno pozdravili. Svi su učenici bili razvrstani na jarbolima i palubi te kad je brod uzeo svoj smjer i prolazio mimo okupljeno građanstvo, koje je u veselom raspoloženju mahalo rupcima, slijedio je uobičajeni pozdrav 'triput zdravo'.«⁸

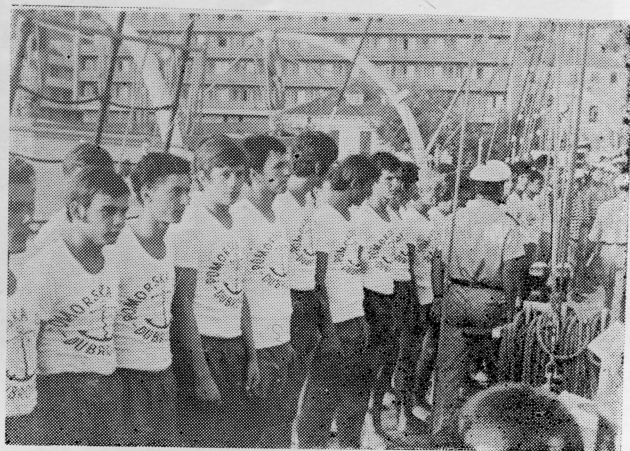
Slična scena ponovila se na istom mjestu, ali u drugom vremenu kod dolaska školskog broda »Jadran« dana 18. VIII 1971. »Bila je to imponantna slika kad je 'Jadran', čiji su jarboli, križevi i ljestve bili okićeni mladosti, u smiraj dana učinio počasni krug u luci. Rubni pozdrav, gromko 'hura!' I spontani pljesak roditelja, rodbine, prijatelja i ostalog svijeta koji se tu zatekao, ostavili su impresivni utisak.«⁹



Školski brod JRM »Jadran«

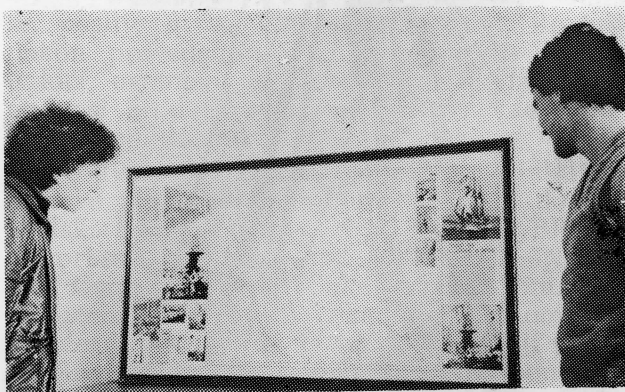
»Nigdje kao na školskom jedrenjaku nema mladi pomorac prilike da osjeti elementarnu snagu mora i vjetra. U borbi s morem i vjetrom on se čeliči i postaje hrabar; postaje spretan i snalažljiv i privikava se da bude miran i hladnokrvan, a to je od neprocjenjive vrijednosti za pomorce.« II

Školski brod »Nautika« služio je za praktičnu obuku do 1976. godine, kad je prodan — »zbog dotrajalosti i stalnih financijskih poteškoća, škola je primorana da ga proda.«¹⁰ Uz novog vlasnika brod i danas plovi i izvršava plovidbene zadatke. Iz istog izvora doznajemo: »Na školskom brodu se redovno izvodila praktična nastava. Pored toga brod je obavljao razne usluge (osobito turističke) za radne organizacije. Na taj način je i privređivao tako da je više godina pokrивao cjelokupne svoje troškove.«



Učenici Pomorske škole na »Jadranu« prije isplovljenja iz Gruške luke.

Iz klupa Pomorske škole kroz proteklih 130 godina izašli su mnogi izvanredni pomorski i privredni stručnjaci, poznati naučnici, javni i društveno-politički radnici i vrsni odgajatelji.



Pano s putovanja školskim brodom JRM »JADRAN« 1971. godine promatraju učenici budući pomorci koji nisu imali sretnu priliku da za vrijeme svog školovanja budu na takvom brodu i putovanju.

Školski je brod prodan bez perspektive da se nabavi drugi. S brodom je prodan i čamac kojim se koristilo za pojedinačno veslanje učenika, a novi čamac za tu svrhu još nije nabavljen, iako je u planu izvođenje pojedinačnih vježbi veslanja na takvom čamcu. Danas školski plovni park ima dva čamca za grupno veslanje, od kojih se jedan više godina nije upotrebljavao zbog dotrajalosti podnica (pajola). Od sedam školskih vezova uz obalu školski plovni park se koristi samo jednim, i to najnepovoljnijim, pa je zbog toga u posljednjih par godina došlo do oštećenja i dva puta do potonuća čamca. Ostalih šest vezova vlasnici čamaca plaćaju pristojbu Jedriličarskom klubu »Orsan«. Za obuku iz mornarskih vještina današnji je plovni park oskudniji nego ikad prije. U predratnom peri-

odu i poslije oslobođenja školski plovni park imao je motorni čamac. Danas ga nema, iako se po planu i programu treba da izvodi obuka na njemu.

Prema intencijama reforme valjalo bi da se struktura odgojno-obrazovnog procesa bitno mijenja u korist izvannastavnih i izvanškolskih sadržaja i slobodnih aktivnosti te da se odgoj i obrazovanje prenese u raznovrsnim oblicima izvan razreda i izvan škole u udruženi rad, ili kabinete. Prema svemu onome što sam dosad iznio, mi smo prije reforme više slali učenike na brod nego što to radimo danas. Završni ispit (nekad zvana matura) danas je puka formalnost u nautičkim programima jer se za veći broj tema, zbog nemogućnosti izvođenja onako kako reforma predviđa, uglavnom samo zadovoljava forma. Prema novom načinu polaganja završnog ispita učenici biraju jednu od tema i odlaze u udruženi rad 15 dana, gdje dobijaju mentora koji nadzire učenike, pomaže im pri izradi i obradi teme, i to, naravno, uglavnom kako se to izvodi u udruženom radu. U nautičkom usmjerenju za završni ispit daju se teme iz predmeta: terestrička, astronomska i elektronska navigacija, osnove teorije broda, stabilitet broda, krcanje i slaganje tereta i izbjegavanje sudara na moru. Ove smo godine poslali učenike sedam dana na manje plovne jedinice OUR-a agencije »Atlas« (»Ares«, »Artemida« i »Aurora«). Uz najbolju volju zapovjednika tih plovila najveći dio tema nije se obradio zbog neopremljenosti brodova, pa učenici nisu ni vidjeli instrumente ili izvodili one radnje koje su morali.



Vježbe praktične navigacije na zadnjem (vjerujemo ne i posljednjem) školskom brodu »Nautika«.

»Hrvati su jedini mediteranski narod koji je već u XIX st. imao školski brod za obrazovanje podmlatka trgovačke mornarice«.

Za praktične vježbe iz terestričke, astronomske i elektronske navigacije, pomorstva, izbjegavanja sudara na moru i manevriranja brodom te mornarskih vještina, i za vježbe strojem i manovre kao i za vježbe iz ostalih stručnih predmeta trebao bi školski brod. Za potrebe pomorskog školstva u Dubrovniku mogao bi on biti dimenzija nekadašnje »Nautika«, uz bolju opremljenost. Pa ako smo se školskim brodom »Nautika« koristili i u turističke svrhe tj. za turistička putovanja i na taj način pokrivali cjelokupni troškovi održavanja, zašto se ne bismo odlučili makar za takvo rješenje?

Ili bi to mogao biti zajednički školski brod za sve pomorske centre u Jugoslaviji, potpuno opremljen instrumentima za navigaciju, radio-uređajima te glavnim i pomoćnim strojevima, prostorom za manovru strojem i ostalim u vezi s tim. Takvim brodom mogli bi se koristiti svi pomorski centri u Jugoslaviji sukcesivno, kao što je nekad školski brod »Vila Velebita« bio zajednički ondašnjim tri-ma pomorskim školama u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Ili bi valjalo obnoviti suradnju s komandom JRM iz 1971. godine, radi obuke na školskom brodu »Jadran«.

Kao alternativa mogao bi poslužiti i neki

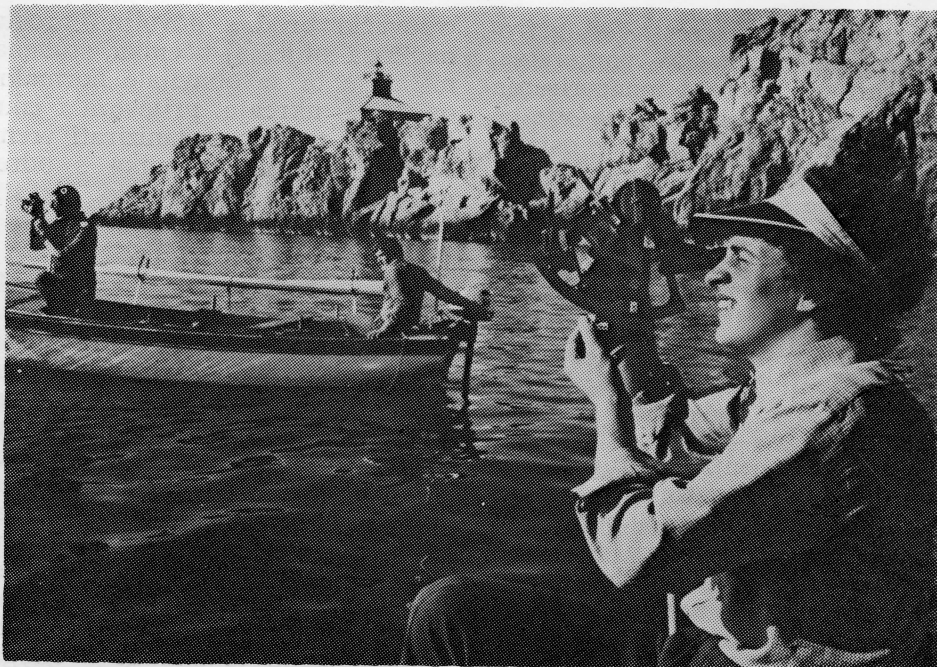
trgovački brod s dovoljno prostora u kabinama za smještaj učenika, studenata i nastavnika. Tu bi se obavljale normalne trgovačke operacije ukrcaja, prijevoza i iskrcaja tereta. Uz to bi trebalo organizirati vremenski dulju ferijalnu praksu učenika s određenim programom koji bi valjalo izvesti. Današnja praksa od jednog tjedna ni po vremenu ni po izvedbi ne odgovara.

Neke radnje, kao vježbe spašavanja ljudskih života na moru, potpuno su zanemarene, kao da se naši učenici i studenti neće jednog dana možda naći u prilici kad treba napustiti brod i naći se u čamcu za spašavanje, splavi ili, u još težoj situaciji, plivati u moru očekujući spasioca ili biti u ulozi spasioca i organizirati spašavanje. »Obučenosť naših pomoraca u spašavanju ne zadovoljava.«¹¹ Osim teorijskog znanja o toj tematici u nautičkom programu praktički se ništa ne radi. Tako u mornarskim vještinama od 70 sati ukupno u usmjerenom obrazovanju pomorski promet-kadeti, samo je oko 20% onoga što su radile mnoge generacije poslije rata. Prema brodstojarskom i programu elektroničara za pomorske komunikacije ne treba znati veslati, kao da uopće nije riječ o budućim članovima brodske posade. Uvidjevši taj nedostatak



Školski brod »Nautika«

»Vijeće umoljenih Dubrovačke Republike odredilo je u školskom zakonu iz 1557. da se svake godine dvaput imaju ukrcati na brod mladići koji su se željeli posvetiti pomorstvu i trgovini.« IV



Vježbe učenika sekstantom na mjerenju visine Sunca, školska godina 1981/82. Ako se do 1985. godine postavlja kao imperativ modernizacija flote, da li ćemo doći (ili smo to već) u veliki raskorak između tehničke mogućnosti pomorskog školstva i potreba suvremenog broda koji gradimo.

stručni nastavnici Više pomorske škole i OPJ »Lapad«, u usmjerenju pomorski promet-kadeti, dogovorili su se u 1978. godini da se nabavi motorni čamac za spašavanje s kom-

pletnom opremom. To se polovično uspjelo ostvariti, i u jesen 1981. na rezalištu »Brodospasa« u Splitu nabavljen je čamac u dobrom stanju, ali bez motora, jedara i ostale opre-



Ostatak nadgrađa poslije požara na jednom našem brodu. Dio komandnog mosta na desnoj strani (slike) potpuno rastaljen vatrom.

Prevenција od vatre i vježbe gašenja požara morali bi više mjesta naći u našim školskim programima kad se zna da je samo 1980. godine u svijetu, prema podacima Lloyd registra, od 387 izgubljenih brodova ukupne nosivosti od 1,8 milijuna tona najviše njih stradalo od požara. I naši se pomorci susreću s vatrom, a bilo je i tragičnih ljudskih završetaka; spomenimo samo brodove »August Cesarec«, »Grahovo« i »Trebinje«.

me. Bilo je prijedloga, želja i razmišljanja da se čamac postavi kompletno sa sohamama na dijelu školske obale u lučici »Orsan«, kako bi učenici vježbali i njegovo spuštanje u more; dosad to nije izvršeno onako kako bi trebalo da bude. Ipak, zahvaljujući naporu pojedinih nastavnika, posebno mra Franušića, ovaj projekt je krenuo i za očekivati je da će se u potpunosti izvršiti.

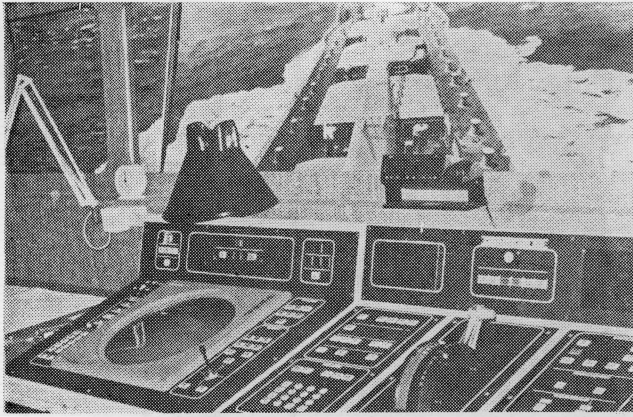
Veliko značenje za budućeg pomorskog stručnjaka imaju praktične vježbe na školskom brodu, čamcima, splavima i ostalim plovnim sredstvima, te znanja i vještine koje stekne i kojim će se koristiti na brodu. Takvo bi znanje skupa s čamcima školskoga plovnog parka poslužilo i u spašavanju ugroženih osoba na moru na području Dubrovnika i njegova obalnog područja. Uvježbane posade učenika i studenata mogle bi pružiti pomoć i pri elementarnim nepogodama, požarima i uopće kao sastavni dio općenarodne obrane, pogotovo zbog toga što u završnom stupnju srednjeg usmjerenog obrazovanja nema predmeta obrana i zaštita, a u pripremljenoj se fazi izučava bez neke pomorske komponente. Takvi plovni objekti skupa s uvježbanim posadama (koje bi uglavnom činili učenici i studenti) mogli bi se, na svoj specifičan način, priključiti jedinicama teritorijalne obrane.

Danas uspjeh na moru u izvršenju plovidbenog zadatka umnogome ovisi o ljudskom faktoru, bilo na trgovačkom ili ratnom brodu, pa zbog svega iznesenoga moramo obratiti više pažnje odgoju i obrazovanju u obrazovnim ustanovama. Također, suvremene su intencije da se nastava izvodi što više izvan škole, u udruženom radu, ali se u Dubrovniku to ne ostvaruje. Već smo spomenuli da za pomorska usmjerenja nemamo školskog broda, manje je plovnog parka nego prije rata i pedesetih godina, zatim vremenski kraće šaljemo učenike na brod u toku ferijalne prakse. Koliko interesa i razumijevanja imamo za školski brod (i općenito za izvođenje praktične obuke za učenike i studente), mi i šira zajednica (pomorska), možemo ilustrirati i primjerom prodaje školskog broda »Nautika«. Istodobno se, naime, nije dogovorilo za nabavku novog. »Nautika« je prodana 1976. godine za samo 180 tisuća dinara. Za vjerovati je ipak da se u dubrovačkoj pomorskoj privredi ili u SIZ- odgoja i usmjerenog obrazovanja u pomorskom prometu mogao naći neki dinar za popravak i održavanje broda jer se, na kraju 1977. godine, kao neraspoređena sredstva u SIZ-u, našlo više od 20 milijuna dinara. Od tako velikog kolača mi u Dubrovniku nismo dobili ni mrvice, za obnovu



M/b »JADRAN« »Atlantske plovidbe« iz Dubrovnika nosivosti 72.150 tona, motor DOXFORD 76J8 snage 20000 KS; brzine 15,75 č. Dimenzije: dužina 228,10 m; širina 32,23 m; visina 19,20 m; gaz 14 m. Brod je suvremeno opremljen, a spomenimo samo protusudarni radarski uređaj, uređaj za satelitsku navigaciju i brodski teleprinterski uređaj.

Sigurnost broda i plovidbe te ljudskih života na moru ovise o odgoju, obrazovanju i uvježbanosti pomoraca kojih temelji se stežu u pomorskim obrazovnim ustanovama.



Navigacijski simulator postavljen na Fakultetu za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci kojim je moguće oponašati stvarne uvjete manevriranja, navigacije i izbjegavanja sudara različitim vrstama brodova. Za suvremenu kvalitetu obuke budućeg pomorskog stručnjaka, kao i za polaganje stručnih ispita, neophodno je da odgojno-obrazovne ustanove imaju dobro opremljene kabinete.

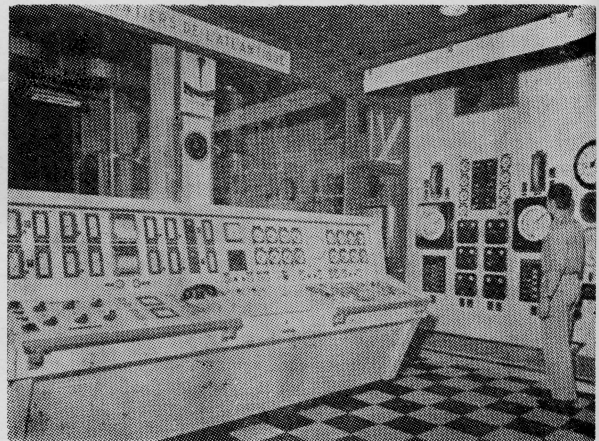
i dopunu kabineta ili nabavku novog školskog broda, za kojeg smo tražili 2 milijuna dinara.

Dodajmo tome činjenicu da je današnja vrijednost brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice mnogo veća u svim parametrima, — po broju brodova, BRT, nosivosti i kvaliteti, prema onima iz 1920, 1939, 1950. ili 1960. Iluzorno je uspoređivati i opremljenost brodova bilo strojnim kompleksima bilo raznim nautičkim i drugim pomagalicama, kao i zahtjeve što proizlaze iz današnjeg velikog svjetskog pomorskog prometa i trgovačkih operacija ukrcaja, slaganja, prijevoza i iskrcaja tereta po raznim svjetskim lukama, te devizni priliv koji brodovi donose našoj socijalističkoj samoupravnoj zajednici. Planirani devizni priliv samo u SR Hrvatskoj za 1982. godinu iznosi 800 milijuna dolara bruto, odnosno 420 milijuna dolara neto. Unatoč tome, danas, barem mi u Dubrovniku, nemamo školskog broda i još mnogo toga, pa je izvođenje praktične obuke i vježbi nepovoljnije. Koliko je apsurdna ta činjenica i oprečna društvenim i privrednim nastojanjima neka ilustriraju podaci o ulaganju ogromnih materijalnih sredstava za nabavku novih brodova, a postavlja se kao imperativ i modernizacija flote. »U modernizaciji naši brodari, ne svojom krivnjom, već kasne, ali se ne smije dopustiti da to zakašnjenje dobije dramatičnije tokove.«¹² (Da li već kasnimo i s modernizacijom pomorskih škola i fakulteta i materijalnim ulaganjima za tu modernizaciju?)

U tekućem srednjoročnom planu do 1985. godine predviđa se nabavka 156 brodova pa bismo ukupno imali 429 brodova s pet milijuna i 79000 tona nosivosti. (Potkraj 1938. godine 630000, a potkraj 1954. godine 430223 tona nosivosti). Samo vrijednost 45 brodova ranje Fakulteta za pomorstvo u Dubrovniku,

i tehničkih objekata koji će se graditi u domaćim brodogradilištima za brodare iz SR Hrvatske procjenjuje se na 20 milijardi dinara (2 bilijuna st. dinara), a vrijednost tri broda u izgradnji za »Atlantsku plovidbu« iz Dubrovnika, od kojih će jedan biti završen ove godine, je 3,45 milijardi dinara. A kad se na tri broda, dva nosivosti po 70000 a jedan od 30000 tona, nakon što uđu u eksploataciju, nakrca teret uz vozarinu i druge interese, sva ta vrijednost i oko 100 i više pomoraca na njima, morala bi zaista biti povjerenjena ljudima visoko obrazovnim i s pomoračkim iskustvom, koji će znati rukovati suvremenim navigacijskim uređajima, strojnim kompleksima i radio-uređajima.

Pitanje je što poduzeti da se ukloni taj trend apsurdne suprotnosti. Za što uspješniji odgoj i obrazovanje suvremenih pomorskih stručnjaka mi u Dubrovniku moramo riješiti organizacijska pitanja, ostvariti veću povezanost s udruženim radom pomorske privrede, bolji materijalni položaj škole i nastavnika, veću angažiranost SIZ-a i OSIZ-a odgoja i usmjerenog obrazovanja u pomorskom prometu, širu suradnju i dogovaranje na nivou pomorskih centara Jugoslavije, te potpuno i ravnopravno uključiti u dogovore organizaciju Saveza socijalističke omladine studenata i učenika. O nekim spomenutim pitanjima već se više puta govorilo i dogovaralo, ali ne i o tome da li se provodilo dogovoreno. Na posljednjoj Skupštini OSIZ-a odgoja i usmjerenog obrazovanja u pomorskom prometu, održanoj 29. siječnja 1982. između ostalog bila je ponovno na dnevnom redu organizacija pomorskog školstva u Dubrovniku. Još jednom je upozoreno na potrebu da se formira pomorski centar za odgoj, usmjerenog obrazovanje i znanstveni rad vertikalnim povezivanjem svih pomorskih programa i stupnjeva obrazovanja. Kao prioritet je postavljeno otva-



Kontrolna prostorija strojarnice automatiziranog broda.

»Savršen stroj koji opslužuje neobrazovan i neuvježban pomorac, neupotrebljiv je, možda čak i opasan stroj.« V

što je u svakom slučaju opravdano i ostvarenje takve inicijative moraju pomoći i podržati svi zainteresirani za pomorsko školstvo i šira društvena zajednica. Predstavnici Saveza socijalističke omladine učenika OPJ »Lapad« veliku važnost pridaju što bržem ostvarivanju Zadarskih zaključaka o novom načinu školovanja u pomorstvu i povoljniju organizaciju odgoja i obrazovanja u Dubrovniku. Na skupštini OSIZ-a iznesena je slaba suradnja naše OPJ »Lapad« s ostalim pomorskim centrima u Jugoslaviji, pa tako i na posljednjoj sjednici Zajednice pomorskih škola u Piranu, održanoj krajem siječnja o. g., nije bilo predstavnika naše OPJ. Suradnja i dogovaranje na nivou Zajednice danas je neminovna, kad se zna da još nemamo udžbenika za mnoge stručne predmete uz još rastuće potrebe za novim programima i uz ostale probleme pomorskog školstva.

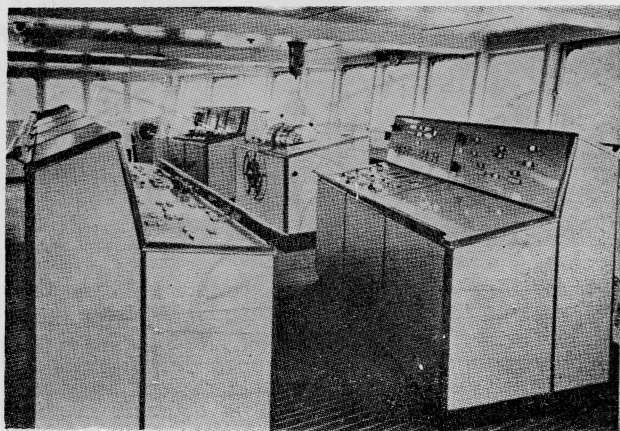
Jedinstveni pomorski centar u Dubrovniku umnogome bi pridonio da riješimo mnoge probleme pomorskog školstva koji su sad akutni, jer organizacijom, kakvu uporno provodimo već više od 20 godina, otkad smo 1959. formirali Višu pomorsku školu, nećemo učiniti mnogo. Otad, rekao bih, radimo na dva kolosijeka — u Pomorskoj (danas u OPJ »Lapad«) i Višoj pomorskoj školi. Više puta u tih 20 godina bilo je prijedloga, želja i mišljenja da se formira jedna radna organizacija za obrazovanje pomorskog kadra. Tako prof. Rudi Jelić u Zborniku 10 godina Više pomorske škole u Dubrovniku godine 1969. iznosi: »Formiranje jedne radne organizacije za obrazovanje pomorskog kadra u jednom centru od pomorske i više pomorske škole, neminovno dovodi do usklađenja nastavnih planova i programa. Izbjegava se ponavljanje i usmjerava se izvođenje programa temeljnog na zahtjevima tehničkog napretka i automatizacije broda. Iz istog članka doznajemo da jedinstvena radna organizacija »omogućuje obrazovanje jedinstvenih profila kadra, ekonomičnost korištenja opremom, radionicama, laboratorijima, kabinetima i nastavnim kadrom, kao i veće mogućnosti za uspješno obavljanje praktičnog rada i osposobljavanja za radna mjesta«.

Delegacija za usmjereno obrazovanje »Atlantske plovidbe« donijela je dana 26. 3. 1980. u svom »Prijedlogu za unapređenje odgoja i obrazovanja kadrova u pomorstvu« ovo: »Svestrano analizirajući problem kadrova u našem brodarstvu, koji je posljednjih godina sve prisutniji i sve naglašeniji, ova je Delegacija zauzela stajalište da su, između ostalog, sustav i organizacija odgoja i obrazovanja pomorskih kadrova jedan od razloga nezadovoljavajućem stanju« pa se predlaže: »Na temelju svih razmatranja (kako postojećeg stanja, tako i stvarnih mogućnosti za unapređenje odgoja i obrazovanja pomorskih kadrova boljom

organizacijom) ova Delegacija došla je do zaključka da je prvi neophodni korak u ostvarivanju predložene Projekcije osnivanje Pomorskog centra za odgoj i usmjereno obrazovanje i znanstveni rad kao uvjet za optimizaciju odgoja i usmjerenog obrazovanja njegovim vertikalnim povezivanjem.«

U školskoj godini 1969/70. formiran je jedinstveni Pomorski školski centar od Pomorske i Više pomorske škole. Tako stvoreni Pomorski centar nije imao uspjeha i trajao je samo dvije godine. Razlog vraćanja na staru organizaciju bile su subjektivne slabosti. Pokušao se formirati takav Centar i 1978. godine, ali bez uspjeha. Bilo je pri tome nesnažjenja u novom reformskom organiziranju, a odredili su organizaciju oni koji su mislili da Dubrovnik mora imati jedan centar za cjelokupno obrazovanje, bez vertikalnog povezivanja. U 1980. godini bili smo već pred gotovim činom formiranja pomorskog centra za odgoj i usmjereno obrazovanje i znanstveni rad. Prijedlog je dala Delegacija »Atlantske plovidbe«, koji prihvaća OSIZ odgoja i usmjerenog obrazovanja u pomorskom prometu južne Dalmacije. S prijedlogom je upoznata šira društvena i politička zajednica, koje daje pristanak (o ovome je pisano u »Našem moru«, prosinac 1981.). Do realizacije nije došlo, kako je bilo dogovoreno, opet zbog subjektivnih slabosti. Mi Dubrovčani kao da zaboravljamo onaj stari zapis: »Obliti privatorum publica curate.«

U pomorskom školstvu Dubrovnika ove godine navršava se i 130. godišnjica njegova postojanja, jer je 16. III 1852. počela rad dubrovačka Nautika. Godine 1977. svečano je proslavila 125. obljetnicu, a za dugogodišnji uspješan i plodan rad na odgoju i obrazovanju pomorskih kadrova predsjednik Republike SFRJ Maršal Tito svojim ukazom dodijelio joj je Orden zasluge za narod sa srebrenim



Kompjuterski kontrolni sistem na mostu automatiziranog broda.

»Slijedeći korak »Atlantske plovidbe« Dubrovnik, o. a.) bit će, nedvojbeno, potpuno automatiziranje strojarnice za rad bez posade i primjene integralnog kompjuteriziranog navigacijskog sustava...« VI

zracima. Mislim da možemo na takvu tradiciju biti ponosni, i ne bismo trebali tako olako prelaziti preko toga. Ne valja previše ni glorificirati, a ni u kom slučaju ni negirati i omalovažavati. Nautika tj. pomorska škola, pravno ne postoji od 1978. godine, kada je formiran Centar za odgoj i usmjereno obrazovanje (COUO) u Dubrovniku, u kojem se obrazuje više od 30 programa, a između njih i za pomorski promet: kadeti, brodstrojari i elektroničari za pomorske komunikacije u organizaciono pedagoškoj jedinici (OPJ) »Lapad.«

Radni ljudi zaposleni u OPJ »Lapad« zainteresirani su za bolju organiziranost pomorskog školstva te su pozdravili inicijativu i traženje udruženog rada pomorske privrede da



Svečano ukrašen amfiteatar Pomorske škole na dan proslave 125. obljetnice pomorskog školstva u Dubrovniku.

Tom prigodom izrečeno je mnogo lijepih želja za njen daljnji uspjeh. Ako uspjeh izrazimo brojkama, dobijemo da je od ukupnog broja upisanih učenika završilo: u Pomorskoj školi godine 1977/78. 94% učenika; u OPJ »Lapad« pomorski promet godine 1980/81. 74,3% učenika.

se formira jedinstveni pomorski centar za odgoj, usmjereno obrazovanje i znanstveni rad te su jednoglasno tražili formiranje OOUR-a za odgoj i usmjereno obrazovanje u pomorskom prometu u okviru COUO, što je u skladu sa ZUR-om i ostalim pozitivnim propisima. Pripomenimo uz to da danas i Viša pomorska škola ima problema oko usklađivanja svoje organizacije sa Zakonom o visokoškolskim obrazovanjem. Ne uključe li se svi zainteresirani subjekti u akciju oko rješavanja ovih pitanja i ta će pomorska odgojno-obrazovna ustanova prestati s radom, pa bi se tako dubrovačko pomorsko školstvo s bogatom tradicijom sasvim ugasilo. Vjerujemo da u pomorskom Dubrovniku postoji još snaga, želje i potrebe za pomorskim školstvom i da se pomorska privreda Dubrovnika i šira zajednica neće sigurno odreći stručnih kadrova obrazovanih u Dubrovniku. Danas, uz sve teškoće i slabosti koje se pojavljuju u tom školstvu i nedostatke, od kojih sam neke i spomenuo u ovom članku, treba krenuti pravilnim putem.

Pravi i siguran kurs kojim mora ići pomorsko školstvo u Dubrovniku jest organizirati se u jedinstvenom pomorskom centru za odgoj i usmjereno obrazovanje i znanstveni rad, koji bi vertikalno povezivao sve pomorske programe i stupnjeve pomorskog obrazovanja i bio što neposrednije vezan s udruženim radom pomorske privrede.

B I L J E Š K E :

¹ Dr J. Lovrić: Problematika ljudskog faktora u sigurnosti pomorskog prometa. Referat na međunarodnom seminaru u Malmö u organizaciji IMCO održanog 3. do 7. XI 1980. objavljen u »Naše more« 6/1980.

² Naučne rasprave; Spašavanje ljudskih života na moru Beograd 1971. stranica 357.

³ Dr J. Lovrić: Isto kao 1.

⁴ Kap. Š. Savin: Postanak i razvitak dubrovačke Nautike, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952. str. 18.

⁵ Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1936/37. str. 24.

⁶ Isto kao 5, str. 31

⁷ Isto kao 5, str. 36

⁸ Isto kao 5, str. 24

⁹ Pano s putovanja školskim brodom »Jadran«.

¹⁰ Prof. N. Ogresta: 125. obljetnica Pomorske škole Dubrovnik str. 9.

¹¹ Isto kao 2 str. 427; zaključci pod IV

¹² G. Radivojević: Brodovi neizvjesnosti, Vjesnik od 1. II 1982. str. 3.

BILJEŠKE ISPOD SLIKA

I Pomorska enciklopedija II str. 72 (II izdanje)

II Isto kao I

III Isto kao I

IV Pomorska enciklopedija IV (II izdanje) str. 130

V Dr J. Lovrić: kao i bilješke 1.

VI Mr P. Arsete: Razvoj flote »Atlantske plovidbe« od njenog osnivanja do danas »Naše more« 6/80.