

## Ploviti je potrebno - živjeti nije

*Navigare necesse est, vivere non est*

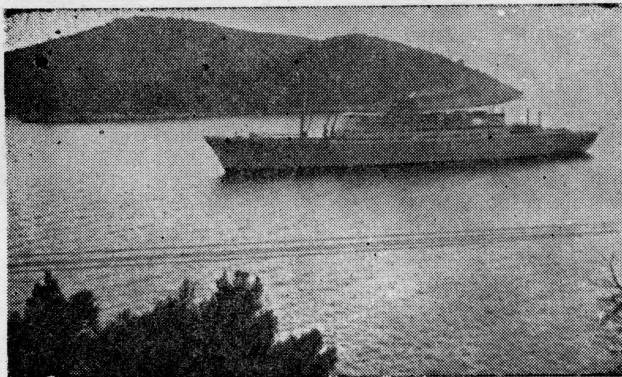
Iako smo već raspravljali o obrazovanju, ipak ne bismo htjeli čitaocima uskratiti i ovaj napis jednog komandanta koji plovi. Objavljujemo ga u cijelosti, bez znatnijih skraćivanja i bez našeg komentara.

Prilike u našem društvu, a posebno u pomorstvu, dovele su u krizu sve tradicionalne postupke u odgoju i obrazovanju.

Počnemo li od sveučilišta i viših škola, posvuda konstatiramo da te institucije, nastavni planovi i nastavni metodi, koji su se ranije smatrali primjernim, danas već ne zadovoljavaju u novim promijenjenim uvjetima. Moramo, stoga, za našu plovidbu i za naše nastavne programe naći nove oblike, nove metode i potpuno novi instituski sastav. Jasno je da se to ne može postići bez žrtava.

Mnogobrojni izvještaji o postupku sa čovjekom i o njegovom obrazovanju na brodu, o personalnim pitanjima, fluktuaciji itd, o kojima se već godinama piše, nisu postigli mnogo. Zahtjevi, da je za pomorsko zvanje potrebna stručna srednja ili visoka sprema, nisu mogli ukloniti nedostatke. Prošla su vremena kada su mladi ljudi, željni avantura u tuđim i dalekim zemljama, mogli doći u te krajeve samo brodom. Danas omladina sve više putuje kombijem ili više drugova u »volkswagen« — autobusima, a takve »globtrottere« nalazimo posvuda. Na Bliskom i Dalekom istoku, na azijskom i afričkom kontinentu. Ova želja je više desetaka godina koristila pomorskim poduzećima koja su mogla potražiti i brodsku posadu među mladićima željnim plovidbe. U ono vrijeme plovidba je bila još zvanje, danas je čovjek smatra žrtvom. Tada nisu davali priznanje pomorcima u njegovom zvanju iako se, baš tada, od njega tražilo mnogo više pomoračkog rada pri ukrcaju i iskrcanju robe, obavljao je teške radove sa konopima, vršio je šivanje i bojadsanje . . . Danas krcaju stručni šivadori po planu, pokrivajući i sunčani šatori dolaze na brod već sašiveni, a ako ih je potrebno popraviti, šaljemo ih opet na kopno, u radionicu.

A sada nekoliko riječi o obrazovanju na brodu. Na koji način može rukovodstvo na brodu »da nauče u glavu« mladića da računaju napamet, da nauči jezik itd. kada učitelji u školama za 8 do 9 godina nisu uspjeli da nam pruže potrebno znanje za njegovo zvanje. Pokazalo se, također, da pri ponavljanju prerađene materije malo ostaje u glavama mladića. Jasno, ima i iznimki. Uobičajena uputstva mladići neće prihvatiti jer potrebne izmjene nisu uvedene ili se presporo uvode. Oni nemaju povjerenje u stare načine i zastarjele metode. Svi nastavni programi i nastavni metodi, koji su se ranije smatrali dobrim, došli su u krizu i danas nisu dovoljni za sticanje znanja, vještina i navika.



Neki smatraju da će titule za pomorska zvanja privući mlade ljude k tom zvanju, ali smatram da to neće bitno izmijeniti sadašnje stanje. Da li će on biti inženjer — nautičar, ili ćemo ga zvati privrednim inženjerom za pomorski promet, ovim titulama plovidba neće postati privlačnijom za mladog čovjeka.

Pomorska poduzeća su poslije rata počela zarađivati devize. Oko 50 000 pomoraca plaća godišnje oko 80 milijuna DM (255 milijuna novih dinara) poreza na prihode. A što dobija pomorac kao protuvrijednost za ovo, ili što mu se pruža u kulturnom pogledu?

Više od dvije godine sam se dopisivao sa kulturnom sekcijom u Bonnu. Mi smo htjeli pozvanim gostima na brodu i u lukama prikazivati kulturne i druge filmove, kao što rade njemačka poslanstva u inozemstvu. Poslije dvije godine smo, bez rezultata, prekinuli dopisivanje.

U pomorskoj plovidbi je vrlo potrebna reforma odgovornosti. A treba sažaljevati one ljude koji još uvijek tvrde da pomorska plovidba u svjetskoj trgovini i privredi ne smije zauzeti posebno mjesto. Ja bih ipak išao tako daleko da tražim kao obaveznu i potrebnu ličnost u privredi **ministra za trgovinu i pomorsku plovidbu**. Znamo da čitav svijet živi od eksporta i trgovine. A ko prevozi teret u međunarodnoj trgovini ako je 4/5 zemljine lopte pokriveno vodom?

Ploviti je potreba!

Plovidba ponovno, kao i uvijek, dokazuje da se životna iskustva ne mogu steći samo studijem, već praktičnom djelatnošću na brodu. U tom pogledu reformirani programi nisu postigli mnogo. Ako nam ne uspije da oduševimo omladinu za plovidbu, bit će dosadašnji pokuši uzaludni.

Reći ću još nekoliko riječi o navigaciji. Ta riječ, svi znamo, označava nauku o plovidbi, posebno o određivanju pozicije i kursa broda. Međutim, vijesti u novinama su i ovakve:

Hamburg, 3. XII — Kod nizozemskog otoka Texel danas ujutro sudarili su se obalni motorni brod iz Hamburga »Adele Hagenah«, 294 BRT, i grčki teretni brod »Argo Chios«, 10.391 BRT. Hamburški brod je potonuo, 4 člana posade su spasena. Izgubljen je komandant.

Helsinki, 28. XI — U sudaru finskih putničkih brodova u Botničkom zalivu tri su lica smrtno nastradala, a sedam ih je ranjeno. Trajektu »Botnusu« od 3888 BRT prokinut je desni bok. Na brodu je bilo 117 putnika.

Hamburg, 27. XII — Smatramo izgubljenim ruski teretni brod »Njandorna« od 1308 BRT koji se juče nasukao na Scharhörn — grebene. Svi pokušaji odsukivanja bili su bezuspješni.

Oslo, 27. XI — Engleski tanker »Alinda« od 12.301 BRT nasukao se u Sjevernoj Norveškoj kod Hammerfesta. Dno tankera je probijeno, curi ulje i dat je alarm.

Stockholm, — Njemački putnički brod »Bohém« od 10.000 BRT nasukao se u Jungfrauen-fjordu. Na dnu broda morali su obnoviti 100 tona čelika. Morali su otkazati i dva kružna putovanja u Karipskom moru.

Konačno, još jedna kratka i užasna vijest koja je ispunila naslovne stranice svjetskih listova. Tanker »Torrey Canyon« se nasukao na Seven Stones i tom prilikom prelomio se na dva dijela.

Da zaključim, potpuno izgubljeno ili teško oštećeno zbog sudara, nasukanja i požara blo je tokom 1968. godine 5 do 6 milijuna BRT, a to je približno tonaža njemačke trgovačke flote.

Može li netko, nakon iznesenih argumenata, tvrditi da je od svih djelatnosti nekog nautičara navigacija najmanje važna? Svi navedeni nesretni slučajevi su uzrok nedovoljnog poznavanja navigacije. Međutim, i čovjek može otkazati, to je tačno. U svim slučajevima, koje sam

naveo, brodovi su imali radar, eholot, radiogoniometar, možda čak i decca-aparate.

Moram još jedamput upozoriti da morską plovību, baš kod nas u Njemačkoj, ne cijene dovoljno. Jedan političar nedavno reče da plovidbi ne smijemo dati poseban položaj, drugome opet nedostaje svaka realna predstava o pojmu »nautičar«, treći je mišljenja da je sa navigacijom u pomorskom zvanju najmanje posla. Napominjem da morską plovība danas nije jedina grana koja se bori sa personalno-političkim problemima jer, znamo, posvuda se osjeća manjak radne snage. Da bi ublažili manjak potrebne radne snage, moramo zaposliti inozemne snage na štetu svog mladog naraštaja.

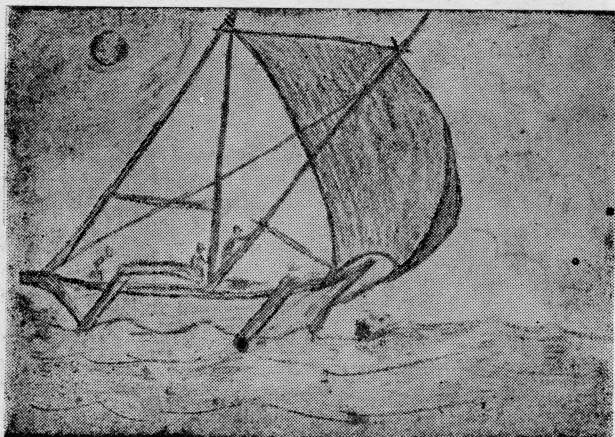
Danas nitko neće više da plovi jer socijalne i sociološke prilike plovidbe u poređenju s onima na kopnu zaostaju. Dok oni na kopnu imaju skraćeno radno vrijeme, subotom radi samo pomoćna ili dežurna služba, dotle pomorac radi i subotom i nedjeljom najmanje po 8 sati. Na žalost se i ti problemi ne uzimaju dovoljno u obzir.

»Izveštaj o obrazovanju na brodu« Društva za unapređivanje pomorskog podmlatka još u julu 1968. godine ukazuje da je obrazovanje podmlatka vrlo različito i da ne odgovara zahtjevima koje postavlja Ministarstvo. Ako zaista želimo ublažiti manjak kadrova, moramo tražiti nove oblike, metode i nastavne programe, drugim riječima, moramo uvesti potpuno novi stil. Jasno je da se to ne može ostvariti ako svi zainteresirani ne doprinesu žrtvu.

Za napredak u obrazovanju podmlatka predlažem gradnju modernog školskog broda koj će biti uveden u redovnu prugu. Brod bi mogao biti, uz pomoć svih pomorskih poduzeća, u službi bar 3 do 4 vožnje mjesečno. Ako bi ovaj brod bio poluautomatiziran, mogli bi se izvršiti pokusi do koje mjere možemo smanjiti brodsku posadu. Troškovi bi iznosili 13 milijuna DM (oko 40 milijuna dinara). Za uspješno obrazovanje bilo bi potrebno još 5 milijuna DM (15 milijuna dinara) koje bi mogli dobiti dionicama preko banaka.

Na osnovu sistema triju straža, tj. rada u tri smjene, ukrcale bi se 3 klase po 25 do 30 pitomaca, možda i više. Nastava bi se održavala po zajedničkom radnom planu sa teoretskim i praktičnim radovima. Za vrijeme 6-mjesečne nastave svaki pitomac mora voditi knjigu nastave. Konačno, možemo svakoga sa uredno testiranom knjigom nastave i bez drugih ispita, da postavimo za kormilara (Leichtmatrose). Ovu knjigu moraju voditi također i kasnije te bi ona poslužila i pri pohadanju pomorske akademije kao svjedodžba. Ovu knjigu moraju zatim predložiti komisiji koja će odlučiti da li je kandidat sposoban za pohadanje akademije.

Nakon 6-mjesečnog ukrcanja kao kormilar (Leichtmatrose) može pitomac (Kadet) dobiti naziv brodovođe (Matrose), a nakon dvije daljnje godine bi kao brodovođa posjećivao jednu od pomorskih škola u Hamburgu, Bremen, Kielu ili Lübechu. Nakon 4 semestra (2 godine) i uspješno položenog završnog ispita kandidat bi dobio »patent A-5« i naziv navigacionog oficira (kod nas poručnik trgovačke mornarice). Naknadnim raspravljanjem



moglo bi se riješiti pitanje plana i programa za takve pomorske škole.

Nakon ponovnog 2-godišnjeg ukrcanja navigacionom oficiru možemo provjeriti njegovo praktično znanje pismenom zadaćom koja će tretirati brodsko poslovanje uopće i u detalje. Ono, što je naučio mlad oficir »sa A-5 patentom« u dvogodišnjoj praksi, ponovit će, provjerit će i nadograditi će na »A-6« tečaju (kod nas u školi za zvanje kap. duge plovidbe).

Dakle, nautičar može svojom marljivošću i voljom postići da već kao dvadesetogodišnjak plovi kao treći ili drugi oficir. Za vrijeme dvogodišnje prakse nautičar može toliko financijski da ojaca da će imati dovoljno sredstava za »A-6« studij. Oženjenim oficirima bi država mogla pomoći stipendiranjem.

Mlad oficir »bi se vezao« za pomorsko poduzeće i time da nastupom u službu uplati u »Profident fond« jednomjesečnu platu, podijeljenu na 12 dijelova. Isti iznos platilo bi i pomorsko poduzeće. Fond se može koristiti za školovanje, a poslije dobivanja »patenta A-6« još bi se uplaćivao 5 ili 10 godina. Ovaj fond bi odlično koristio za obrazovanje stalne posade poduzeća.

Prema iskustvima ima ovo međuukrcanje prednost jer će svaki oficir sa »patentom A-5« doći na novi tečaj za »patent A-6« spremniji i sposobniji. Tek po završenom studiju za »patent A-6« kapetan može da postigne položaj komandanta na brodu. Ova funkcija, i iz psihičkih razloga, treba da bude dvostruko bolje plaćena, kako se i predviđa tarifnim pravilnikom. Moguće bi bilo da na kraju godine dobije čak 1/2% dobitka za teret. Ovo izgleda primamljivo, i ko bar nešto zna o odnosima među ljudima, dat će mi pravo, kada tvrdim da te stvari nisu nevažne i da bi se na taj način spriječio ili ublažio manjak potrebnog kadra.

Kormilar (Leichtmatrose) pak, koji nije išao za tim da postane nautičar duge plovidbe, može po predviđenom planu u »Leer« ili »Alsflethu« da postigne »mali patent«.

Prije ili kasnije treba da dođe do udruživanja ili spajanja pomorskih škola. Ekonomski ne može biti opravdano da Savezna Republika još uvijek ima 5 do 6 pomorskih škola. Centralizacija bi se pozitivno odrazila u pomorskom školstvu.

Ako pak kormilar (Leichtmatrose) ostane u službi kao pomorac duge plovidbe »bez patenta«, moramo mu pružiti po njegovoj želji, mogućnost da nakon 20—25 godina ukrcanja sa skupljenim novcem iz spomenutog »Profident-fonda« preuzme neku srodnu službu na kopnu. Bez velikih poteškoća mogli bismo postići da zavod za posredovanje tom kvalificiranom kormilaru daljnjim posredovanjem omogući zapošljavanje i rad.

Za brodske starijare postupak bi bio sličan.

Još nekoliko riječi o školskom brodu!

Ako na brodu organiziramo samo dvije menze, možemo da uštedimo na osoblju. Prva menza predviđena je za komandanta, oficire, inženjere i radio-telegrafiste, a druga za podoficire, asistente, kormilare i čistače.

Za bijelo osoblje (natakar) treba organizirati tečaj kao i za kuhare i ekonomе.

Nastavno osoblje bi na brodu moglo dobiti odgovarajuće prostorije. Za svaku vožnju bio bi predviđen i liječnik. Za nastavu treba osigurati školske prostorije, kao i postrojenja na palubi, kabinete, modele itd.

Odjelo kadeta bilo bi jedinstveno: plavi kaput, sive hlače, te mornarska kapa. Brodska disciplina bila bi predviđena brodskim redom. Svakoј palubnoj straži bili bi na raspolaganju jedan oficir, vođa palube i brodski tesar koji bi nadzirali rad. Razni sportski rekviziti bi također bili na raspolaganju.

U kakvom obliku bi se održavala nastava, koja bi bila i najbolja propaganda, neka bude prepušteno novom planu i programu.

K. Behring  
m/s »Lindenfels«

(Preveo i priredio iz časopisa »Hansa« br. 10 od maja 1969. god. Pisac)