

Naše more i pomorske škole

Povodom petnaestogodišnjice Više pomorske škole u Rijeci

Bazen Sredozemnog mora kolijevka je i rasadnik nauke i kulture suvremenog čovječanstva. Pomorci tog bazena prenosili su na svojim malim i slabim brodicama materijalna i kulturna dobra toga bazena na sve četiri strane svijeta. Oplovili su Afriku 4.000 godina prije Vasca da Game od istoka put juga i zapada; dosegli maglovite i burne obale Engleske i Skandinavije; otkrili novi svijet na zapadu; oplovili zemljinu kuglu.

Pomorsko znanje i vještina prenošeni su sve do u kasni srednji vijek uglavnom usmenom predajom od oca na sina, od starog kapetana na nezrelog mladića, koji prvi put kroči u svijet širokom morskom pučinom.

Prvi počeci organiziranog školovanja pomoraca padaju u doba velikih pomorskih poduhvata i otkrića u XV vijeku. Navegacija na otvorenom moru i preko oceana nije se mogla voditi samo na osnovu stečenog iskustva, a stečena iskustva nisu se više mogla prenositi samo usmenom predajom na brodu. Potrebna su bila dublja i šira znanja iz prirodnih nauka u prvom redu astronomije, geografije i matematike. Ni magnetska igla nije se pokazala dovoljno pouzdana u dalekim preoceanskim putovanjima. Astrolab i kvadrant nova su oruđa u službi navegacije.

U svojoj rezidenciji »Villa do Infante« u Sagresu kod rta Vicent španski infant princ Henrik zvan Moreplovac, okupio je polovinom XV vijeka tada najistaknutije navigatore, kartografe, astronome i matematičare, među kojima i nekoliko Arapa i Jevreja, ne obazirući se u pitanjima nauke na boju, rasu i vjeru, te otvara prvu pomorsku školu.

Iskre nove pomorske znanosti padale su daleko od prvog ognjišta nautičke nauke, pa je vjerovatno po koja doletjela i do naših obala. Naši su pomorci u XV i XVI vijeku već plovili van Gibraltarskih vrata, u Dubrovniku je u to doba već postojala radionica astronomskih instrumenata za orijentaciju na moru pomoću zvijezda, a korčulani Paletin je polovicom XVI vijeka preveo sa španjolskog knjigu Pedra do Medine »L'arte de navegar«.

Prvu pomorsku obuku dobivali su naši pomorci u privatnim školama svećenika, tada jedinih obrazovanih ljudi, kao i iskusnih starih kapetana u primorskim mjestima u kojima je u to doba cvjetalo pomorstvo: U Kotoru, Dobroti, Perastu, Prčnju, Toploj, Herceg-Novom, Dubrovniku, Korčuli, Splitu, Zadru, Silbi, Bakru, Kostreni, Lošinj, Rovinju i drugdje.

Među najstarije i najpoznatije privatne škole svakako se ubraja pomorska škola kapetana Marka Martinovića, koji je od 1698. do 1711. godine podučavao u Perastu mlade ruske bojare, što ih je tamo uputio neimar ruskog pomorstva car Petar Veliki.

Prva javna pomorska škola na jadranskoj obali otvorena je u Trstu 1754. godine, a dvadeset godina kasnije otvorena je javna pomorska škola i u Rijeci. Tako u ovu godinu, pored skromne 15-godišnjice prve Više pomorske škole, pada i 210-godišnjica prve javne pomorske škole na Jadranu i 190-godišnjica prve javne pomorske škole u Rijeci.

Ove prve javne pomorske škole nisu bile dugog vijeka, jer su imale mali broj polaznika znatno manji nego tadašnje privatne pomorske škole. Politički edikt austro-ugarske trgovačke mornarice kojeg je donijela Marija Terezija 1774. godine još nije tražio neke posebne uslove za sticanje zvanja kapetana broda, osim da na brodu ima pisara (»škrivana«) u koliko sam nije pismen.

Zvanični ispiti za zvanje kapetan i »škrivan« propisani su tek 1820. godine, a pet godina kasnije je za sticanje zvanja kapetana duge plovidbe propisan i plovidbeni staž na jedrenjacima duge plovidbe u trajanju od pet godina u zvanju »škrivan«, pilot ili kadet.

Od 1841. godine dalje, traži se za sticanje zvanja kapetana duge plovidbe da kandidat u toku petogodišnjeg plovidbenog staža provede na parobrodu duge plovidbe barem jednu godinu dana i da vrši navigacione poslove.

Ako se ima u vidu da u to doba borba parobroda i jedrenjaka za prevlast na moru još nije ni bila započeta i da je u svjetskoj tonaži tada bilo samo 140.000 BRT parobroda prema 6,5 milijuna tona jedrenjaka, mora se priznati, da je to bila dalekovidna politika u osposobljavanju pomorskih kapetana. No, već je osnivanjem parobrodarskog društva »Austrijski Lloyd«, par godina ranije u Trstu, austrijska vlada jasno nagovijestila svoju pomorsku orijentaciju i ekspanziju, koja je tridesetak godina kasnije, poznatom pomorskom bitkom kod Visa, završena apsolutnom dominacijom Austro-ugarske monarhije u bazenu Jadranskog mora.

U decenijama koje su slijedile dolazi duž naših obala do naglog uspona brodarstva, ne samo prilivom kapitala iz Beča i Budimpešte, nego se osnivaju i mnoga domaća broderska društva koja pored jedrenjaka počinju dobavljati i parobrode.

Era zanatskog brodarstva, u kojoj je najčešće kapetan bio vlasnik ili suvlasnik, paron, odnosno majstor, a škrivan, kadet, noštro i mornari njegovih pomoćnici i učenici odlazila je nepovratno. Novu eru dioničarskog ili karatnog brodarstva karakteriše sve jače uvlačenje stranog kapitala iz unutrasnjosti u brodarstvo. Međutim, i u tim izmijenjenim okolnostima radna snaga, svi na brodu od »malog« do »barbe«, regrutiraju se kao i do tada sa ovog primorskog krša, koji drugi komadić kruha, osim tvrdog mornarskog »sa devet kora« i ne pruža.

Interes za sticanje odnosno pružanje višeg stručnog pomorskog znanja bio je obostran: stanovništvo tradicionalnih pomorskih žarišta tražilo je javne pomorske škole, a država je uvidjela da bez široke mreže javnih pomorskih škola neće moći da učvrsti temelje svoga pomorstva.

Nakon dugotrajnih priprema donijeta je 1849. godine uredba o osnivanju javnih pomorskih škola u Bakru, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru, pored onih koje su već postojale u Trstu i u Rijeci.

Sedamdesetih godina prošlog vijeka dolazi do naglog preokreta u strukturi svjetske trgovačke mornarice. Otvaranjem Suezkog kanala 1869. godine zadan je smrtni udarac jedrenjacima, iako se baš u deceniji koja slijedi vrše strahoviti napori da se jedrenjaci održe kao trgovački brodovi. Dolazi čak i do naglog povećanja tonaže jedrenjaka, te ona dosegne svoj impozantni maksimum od 15 milijuna BRT, ali tonaža parobroda raste brže, te se negdje devedesetih godine izjednačuje sa onom jedrenjaka, koja je već u opadanju i broje zajedno oko 20 milijuna BRT.

Razvoj i struktura trgovačke mornarice na našoj obali slijedi svjetsku i u toj situaciji izvršena je i daljnja reorganizacija nautičkih škola. Dotadašnje dvorazredne nautičke škole reorganizacijom od 1876. godine postaju trirazredne, sa jednim pripremnik i dva nautička razreda, te od svih nautičkih škola ostaju samo one u Trstu, Rijeci, Malom Lošinj, Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Nastavni jezik za stručne predmete je talijanski, te se uvodi i prijemni ispit iz tog jezika, jer ga većina polaznika nije govorila.

Već i prije ove reforme nautičke škole Rijeke i Bakra pošle su zasebnim putevima razvitka. Nagodbom hrvatsko-ugarskom iz 1868. godine Hrvatska je dobila samoupravu u poslovima pravosuđa, bogoštovlja i nastave, te je Nautička škola u Rijeci potpala pod mađarsku vladu u Budimpešti, a ona u Bakru pod hrvatsku zemaljsku vladu u Zagrebu. Ostale nautičke škole bile su i dalje opće odnosno »austrijske«.

Nautička škola u Rijeci postepeno se pretvara u čistu mađarsku školu u kojoj se početkom ovog vijeka uvodi mađarski jezik i kao nastavni jezik. Mađari su reformom iz 1894. godine podigli svoju nautičku školu na rang viših razreda i dali joj naziv »Kraljevska mađarska državna nautička akademija«, te podigli i vrlo lijepu školsku zgradu koja je dominirala gradom i lukom.

U borbi za očuvanje sve jače ugrožene hrvatske nezavisnosti, Zemaljska vlada u Zagrebu nastoji svim silama da hrvatska Nautička škola u Bakru ne zaostane u razvoju iza mađarske u Rijeci. Pred kraj prvog svjetskog rata, bakarska Nautička škola postaje Pomorska akademija sa četiri nautička razreda kojima pređhode četiri razreda niže gimnazije.

Riječka Pomorska akademija poslije I svjetskog rata dijeli sudbinu grada i postaje jedna od mnogobrojnih talijanskih »Istituto tecnico nautico«.

Prvom reformom koju je u pomorskom školstvu provela stara Jugoslavija 1921. godine Nautičke škole u Dubrovniku i Kotoru, koje su bile kao i ona u Malom Lošinj »austrijske« petorazredne škole sa dva pripremna i tri nautička razreda, pretvoreni su po uzoru na bakarsku u Pomorske akademije u trajanju od 4 godine sa prethodno završena 4 razreda srednje škole.

Velika ekonomska kriza koja je potresla svijet tri-desetih godina odrazila se i na našem predratnom pomorstvu. Postavlja se pitanje ukidanja Pomorskih akademija, jer se svršeni učenici ne mogu svi ukrcati. Umjesto ukidanja dolazi 1932. godine do nove reforme kojom se pomorske akademije uvođenjem nekoliko ekonomskih predmeta pretvaraju u Pomorsko-trgovačke akademije i tako dobivaju mnogo širu naučnu osnovu i više mogućnosti zaposlenja u pomorstvu i privredi uopće.

Već u prvim danima rata i tuđinske okupacije u školama, naročito u redovima učenika, javlja se sve veći revolt protiv okupatora, te se već u toku 1942. godine, a naročito 1943. godine, mnogi učenici i pojedini nastavnici pridružuju oružanoj borbi naših naroda. U toku rata dalo je svoje živote u borbi protiv okupatora i njegovih domaćih pomagača preko 100 učenika pomorskih trgovačkih akademija.

Kada su se stišale ratne bure i oluje, što su više od 5 godina bjesnile po svim morima i oceanima, naše se pomorstvo našlo u nezavidnom položaju.

Već na početku II svjetskog rata brodovlasnici su se sklonili zajedno sa svojim kapitalom i brodovima pod okrilje zapadnih saveznika, kojima su kasnije i ustupili sve svoje prekoceanske brodove zajedno sa jugoslavenskim posadama uz pozamašnu odštetu. Jugoslavenski pomorci na starim brodovima časno su se borili i tonuli širom svih mora i oceana i malo su čuli o NOB u zemlji, ali i to malo bilo je dovoljno da se već od prvih dana rata opredjele na onu stranu na kojoj su bili njihovi očevi, braća i sinovi u domovini. Kratko vrijeme poslije kapitulacije Italije zalepršale su se na našim prekoceanskim brodovima zastave sa petokrakom zvijezdom.

Po završetku rata brodovlasnici su odbili da se vrate u zemlju, a saveznici su teškom mukom pristali da našoj zemlji vrate ono malo brodova, koji nisu u ratu bili potopljani.

Brodove obalne plovidbe i one veće koji su se slučajno zatekli u domaćim lukama prilikom kapitulacije Jugoslavije, okupatori su prigrabili i većinom su bili u toku rata potopljani.

Od trgovačke mornarice stare Jugoslavije koja je imala skoro 400.000 BRT, ostalo je svega nešto preko 100.000 BRT, više podrtina nego upotrebljivih brodova.

Na ruševinama brodogradilišta i luka, na bijednim ostacima trgovačke mornarice od tridesetak »starih kapetana« duge plovidbe, sa desetak pomorskih stručnjaka iz administrativnog aparata odbjeglih brodovlasnika, sa nekoliko desetaka iskusnih pomoraca koji su brodove izgubljene pod nogama bili spremni da zamjene mračnim kancelarijama tek osnovanog Ministarstva pomorstva, trebalo je ostvariti smjele zadatak prvog Petogodišnjeg plana i dalje razvijati pomorstvo nove Jugoslavije, kao jedne od najvažnijih grana privrede.

Prvim Petogodišnjim planom jasno je istaknuta pomorska orijentacija nove Jugoslavije, te je predviđena obnova i izgradnja trgovačke mornarice od 600.000 BRT u prvoj etapi. Među brodovima koji su trebali da se izgrade bio je veliki broj suvremenih prekoceanskih teretnih i nekoliko putničkih brodova.

Novi društveni odnosi, ogroman napredak u nauci i tehnici i njihova primjena u pomorstvu, nametali su nužnost ponovnog reformiranja pomorskog školstva. Ministarstvo pomorstva FNRJ je pored ostalih poslova iz pomorstva preuzelo i rukovođenje pomorskim školama i izvršena je

reorganizacija i dislokacija postojećih pomorskih škola, tako da su ukinute pomorsko-trgovačke akademije i »Istituto tecnici nautici« u Rijeci i Malom Lošinj, a osnovani su najprije 4-godišnji, a zatim trogodišnji pomorski tehnikumi i jednogodišnje pomorske škole.

Pomorski tehnikumi ostali su po unutrašnjoj strukturi nastavnog plana i programa isti kao i ranije pomorsko-trgovačke akademije, s time, da je kod nekih tehnikuma osnovan i novi ekonomski odsjek, pored nautičkog i brodstrojarskog.

Jedini stručnjaci na koje se moglo osloniti bili su pomorci koji su ostali bez brodova i nekoliko stručnjaka iz pomorsko upravnih organa i iz administrativnog aparata bivših parobrodarskih društava, koji su spremno ponudili svoje stručno znanje i sposobnosti za obnovu našega pomorstva.

Ubrzo se osjetilo da ovaj malobrojan kadar stručnjaka uz najbolju volju i zalaganje ne će biti u stanju da rukovodi takvom obnovljenom trgovačkom flotom i ostalim pomorskim privrednim organizacijama i ustanovama, koje sve zajedno čine pomorstvo jedne zemlje.

Ideja o osnivanju Više pomorske škole na našoj obali nije bila nova. Ona se rodila poslije završetka I svjetskog rata. Brodovlasnici stare Jugoslavije osjećali su da njihovo stručno i ekonomsko obrazovanje nije doraslo kompliciranim mehanizmu svjetske robne razmjene, te se ne mogu sa uspjehom suprotstavljati sve oštrijoj konkurentskoj borbi na svjetskom pomorskom tržištu.

Razmatrajući mogućnosti otvaranja posebne škole za izobrazbu viših stručnih kadrova za pomorstvo vjerojatno su imali u vidu slične institucije koje su već postojale u Italiji i drugdje.

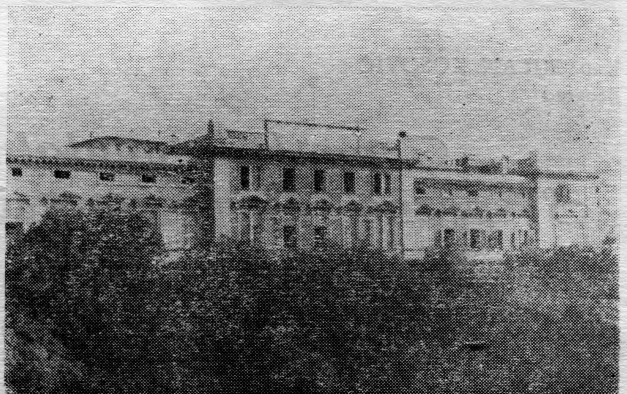
Jedan dio nosioca takvih ideja bio je dubrovački kapetan i brodovlasnik Ivo Račić. Da li je Marija Račić njegova udovica, izvršavajući posljednju volju svoga muža i imenujući »općim baštinikom cijele moje imovine Pomorsku trgovačku akademiju, koja će se ustanoviti u Dubrovniku i nositi ime moga muža Iva Račića na njegovu uspomenu«, pomišljala na Višu pomorsku školu, kakva je tek 30 godina kasnije osnovana na Rijeci, ili je imala u vidu samo izgradnju zgrade za tadašnju samo petorazrednu Nautičku školu u Dubrovniku, teško je danas ni tvrditi ni poricati.

Kroz čitavih 30 godina postojanja stare Jugoslavije nije došlo do realizacije posljednje volje Marije Račić, a sredstva zaklade Iva Račića nagrizao je izvršioc njene oporuke.

Nakon svestrane analize zaključeno je, da sjedište školovanja pomorskih kadrova treba da bude tamo gdje se nalazi centar pomorsko-privrednog poslovanja naše zemlje, u našoj najvećoj i jedinjoj tehnički opremljenoj luci, koja se velikim naporima užurbano podizala iz ruševina u kojima ju je napustio okupator.

Uredba o osnivanju i radu Više pomorske škole u Rijeci donesena je 6. aprila 1949. godine. Nakon izvršenih organizacionih priprema i postavljanja istaknutih stručnjaka iz pomorske privrede, kao i profesora pomorskih i drugih škola, formirano je prvo nastavničko vijeće, izabrani su prvi studenti i redovna nastava počela je 18. oktobra 1949.

Uredbom o osnivanju i radu VPS osnovana su tri odsjeka: pomorsko-nautički, brodstrojarski i pomorsko-ekonomski, a po potrebi su se mogli stvarati i drugi odsjeci.



Zgrada Više pomorske škole u Rijeci

Novoosnovanoj Višoj pomorskoj školi postavljen je kao osnovni zadatak spremanje i obrazovanje visoko kvalificiranih kadrova za pomorstvo i pomorsku privredu, kao i organizacija nastave za stručno usavršavanje kadrova u pomorstvu i pomorskoj privredi.

Nije bilo predviđeno nikakvo zvanje koje bi se sticalo završavanjem VPŠ, nego su se kroz odgovarajuće odsjeke škole kadrovi spremali za odgovorne položaje zapovjednika i upravitelja stroja preoceanskih brodova, za nautičke i brodstrojarske inspektore u poduzećima i ustanovama u pomorstvu, za direktore, načelnike i šefove planskih, operativnih, komercijalnih, pogonskih i drugih sektora, odjeljenja i odsjeka u Ministarstvima pomorstva (saveznom i republičkim), generalnim direkcijama, upravama i direkcijama u pomorstvu, u lukama, agencijama u zemlji i u njihovim predstavništvima u inostranstvu, za nastavnike stručnih predmeta u pomorskim školama i slične funkcije.

Prve godine postojanja VPŠ bile su najteže u svakom pogledu, koliko za nastavnici kadar, toliko i za studente. Nisu postojala nikakva iskustva, a i viših škola ovog tipa bilo je vrlo malo u našoj zemlji. Zajedničkim naporima nastavnika i studenata prikupljena je i obrađivana nastavna građa i počela su se izdavati prva skripta, nabavljati prve stručne knjige i časopisi, formirati skromna naučna biblioteka sa kojom su se služili i profesori i studenti.

Školi je nedostajao najosnovniji inventar i nastavna sredstva, a u uslovima administrativnog upravljanja i planske raspodjele teško je bilo nabaviti i ono što se u zemlji moglo naći.

U prvim godinama svoga postojanja VPŠ nije naišla na dovoljno razumijevanja i podrške ni kod pomorskih poduzeća, ni kod pomoraca. Stariji pomorci smatrali su osnivanje takve škole nepotrebnim, a mlađi su zbog konjunkturalnih prilika za ukrcano osoblje odbijali da se upišu na VPŠ unatoč visokim stipendijama i samo su čekali da se škola ukine, jer se i tako najviše zvanje u pomorstvu moglo stjecati i bez završavanja Više pomorske škole.

Profil kadra koji treba da se obrazuje u višim pomorskim školama dan je u najopćenitijoj formi u zadacima koji su prvom VPŠ postavljeni uredbom o njenom osnivanju. VPŠ kao jedna od prvih škola tog tipa ušla je u sistem obrazovanja stručnih kadrova kao škola uže specijalizacije u kojoj se struka obrađuje na nivou suvremenih tehničkih dostignuća, a na bazi već ranije stečenog općeg i tehničkog obrazovanja. Viših škola takvog tipa danas ima u našoj zemlji oko 140 obuhvatajući gotovo sve grane privrede.

Godine 1960. dolaze u VPŠ u Rijeku na školovanje prvi strani studenti, kojima je omogućeno školovanje u našoj zemlji na osnovu međunarodne tehničke i ekonomske suradnje.

Njihovim dolaskom otvara se nova stranica u historiji ove škole, jer ona u neku ruku postaje internacionalna pomorska škola. Već naredne godine u njoj se nalazi na školovanju 40 stranih studenata iz četiri strane zemlje, a ove godine njihov se broj povećao na 80, te se danas u VPŠ

nalaze studenti iz Gvineje, Malia, Konga (Brazavil), Tanganjike, Maroka, Alžira, Etiopije, Sudana, Somalije, Iraka, Pakistana i Indonezije, a nekoliko mjeseci boravila je grupa od 2 studenta iz UAR-a.

Nastavni proces kod stranih studenata donekle je različit. Oni dolaze bez prethodno završene srednje pomorske škole ili njoj odgovarajuće škole, a i sa prilično oskudnim znanjem iz osnovnih tehničkih predmeta. Zbog toga oni najprije uče šest mjeseci naš jezik, a zatim kroz daljnjih šest mjeseci prolaze kroz pripremni tečaj u kojem se njihovo znanje iz osnovnih tehničkih predmeta dovodi na nivo naših stručnih škola. Program odnosnog odjela VPŠ u nešto izmijenjenom obliku strani studenti prelaze za tri godine odnosno šest semestara.

U svim odjelima VPŠ predaje se preko 100 predmeta sa preko 600 sati tjedne nastave i vježbi, tako da se obuka odvija gotovo neprekidno od 8 sati ujutro do 8 sati navečer.

Nastavna oprema u svim kabinetima i laboratorijama zastarjela je i nedovoljna. Osim nekoliko novo nabavljenih instrumenata i učila, oprema je većinom nabavljena kod kasiranja starih brodova. Tako se oficirski kadar budućih automatiziranih brodova obrazuje na navigacijskoj i pogonskoj opremi koja je bila ugrađena u brod prije 20 ili 30 godina.

U ovoj jubilarnoj godini ostvarena je još jedna zamisao o kojoj se dugo vremena raspravljalo u okviru same škole i pomorskih poduzeća a to je osnivanje Zavoda za pomorsku navigaciju i pogon broda. Zavod u kojem će pored redovnih i honorarnih nastavnika VPŠ surađivati i drugi stručnjaci iz pomorstva i pomorske privrede, postavio si je zadatak da pomaže i surađuje u rješavanju stručne problematike pomorske privrede, da publicira studijske priručnike, udžbenike i skripta za studente i stručnjake pomorske privrede, da prikuplja i razrađuje dokumentaciju iz područja pomorske privrede, da organizira izmjenu iskustava sa sličnim institucijama u zemlji i inostranstvu, da pruža nastavnicima mogućnost neposrednog kontakta sa svakodnevnim praksom i da proširuje stručnu izobrazbu studenata sudjelovanjem u rješavanju problematike kojom se Zavod bavi.

Od osnutka do danas na VPŠ u Rijeci diplomiralo je skoro 1.000 studenata, od kojih na nautičkom 400, na brodstrojarskom 226, na ekonomskom 247, na radiotelegrafskom 81 student. Ovih skoro 1.000 diplomanata VPŠ, od kojih su većina upućena na školovanje nakon višegodišnjeg proizvodnog rada u pomorskoj privredi, ponovno su vraćeni pomorskoj privredi obogaćeni višim stručnim znanjem, da bi bolje i stručnije obavljali svoj odgovorni posao.

Danas, petnaest godina poslije osnivanja prve Više pomorske škole njeni diplomanti, inženjeri svoje struke, mogu se sresti na rukovodećim položajima na brodovima, u brodarškim poduzećima, u lukama, u agencijama i našim predstavništvima u inostranstvu, organima pomorske uprave, u brodogradilištima i drugim industrijskim poduzećima, u pomorskim školama i svuda gdje se naša privredna, društvena i politička zbivanja isprepliću sa morem i pomorstvom.