

UZLET POMORSKOG ŠKOLSTVA U RIJECI 1949. – 1979.

Viša pomorska škola u Rijeci utemeljena je 4. travnja 1949. posebnom Uredbom o njezinu osnivanju i radu, koju je potpisao predsjednik Vlade FNRJ, a supotpisao ministar pomorstva.

Iako je Škola službeno nazvana višom, među zadacima ustanove spominje se "pripremanje visokokvalificiranih kadrova" za pomorstvo i pomorsku privredu. Utvrđuje se da će Škola imati tri odsjeka: pomorsko-nautički, brodstrojarski i pomorsko-ekonomski, ali se prema potrebi mogu otvarati i drugi odsjeci. Nastava će po pravilu trajati dvije godine odnosno četiri semestra, ali ministar pomorstva može u sporazumu s (tada saveznim) ministrom za znanost i kulturu produžiti rok trajanja nastave u pojedinim odsjecima Škole. Konačno, Viša pomorska škola stoji pod neposrednim rukovodstvom i nadzorom Ministarstva pomorstva, a na čelu joj je direktor kojega postavlja ministar pomorstva u suglasnosti s predsjednikom Vlade FNRJ.

Prvi koraci Više pomorske škole

Na brzinu je prikupljeno nešto, većim dijelom zastarjelih, nautičkih instrumenata, dijelova brodskih strojeva, nastavnih pomagala i literature te se pristupilo upisu prve generacije polaznika. U tom je trenutku utemeljitelje čekalo prvo neugodno iznenađenje: odziv je bio veoma skroman. Razloge je lako naslutiti. Nova ustanova imala je tihu ali utjecajnu opoziciju kod stanovita broja pomoraca koji su svoje najviše kvalifikacije stekli na stari način, kadrovske službe u broderskim poduzećima nerado su odvajale s broda dobre časnike da bi ih poslali na školovanje o kojemu su još malo znale, a sami kandidati su pragmatično ocjenjivali razloge za i protiv svoga dvogodišnjeg studentskog statusa. U sivo vrijeme političke i privredne izolacije zemlje, međunarodna je plovidba donosila neslućene spoznaje o širokome bijelom svijetu i skroman ali dragocjen devizni dodatak, a zatim odjeću, najlon-čarape, šminku, mirišljave zapadne cigarete s filtrom, sve kao statusni simbol. U vrijeme racionirane opskrbe i nestašica u zemlji, sve to nije bilo za podcjenjivanje. Izgledi i njihovo zvanje nakon eventualna završetka studija, još su bili nepoznanice. U prilog upisa išle su relativno visoke ponuđene stipendije, pa čak i priznavanje radnog staža tijekom studija (za nekoliko prvih generacija i prema odlukama nekih poduzeća). Ukratko, po završetku prvog ciklusa dvogodišnjeg studija, u propisanom je roku diplomiralo desetak studenata Pomorsko-nautičkog odjela, jedan student Brodstrojars-

skog odjela (Josip Kirinčić, danas doktor znanosti i redoviti profesor u mirovini) i jedan student Pomorsko-ekonomskog odjela (Miroslav Bojanić, poslije dugogodišnji rukovodilac u Jugoliniji i predsjednik *Cross Oceana* u New Yorku).

Koncem 1949. godine, kada je Škola počela s radom, jugoslavenska je trgovačka flota već zamalo udvostručena u odnosu na stanje na kraju rata: ima 167 brodova s 204.054 BT tone i 11.045 putničkih mjesta. Od sredine do konca 1949. u kratkim vremenskim razmacima iz Brodogradilišta "3. maj" u Rijeci izašle su prve četiri novogradnje – *Zagreb*, *Sarajevo*, *Skopje* i *Titograd*, djelo naših konstruktora i radnika. Promet obnovljene luke u Rijeci dosegao je 2,180.000 tona, triput više nego 1946. godine.

Unatoč kadrovskom potencijalu što ga je okupila, Viša pomorska škola u Rijeci morat će se još nekoliko godina grčevito boriti za status svojih diplomanata. Listajući stare brojeve *Pomorstva* iz tog razdoblja (1950.–1958.) iznenadio sam se koliko je prostora, žuči i argumenata bilo utrošeno na službenim savjetovanjima i u spontanim, izravnim reakcijama čitalaca i stručnjaka u prilog i protiv više stručne spreme za najviša brodska zvanja. Nakon bojažljivih i nedorečenih izmjena propisa 1951. i 1955. godine, ta je rasprava definitivno okončana koncem 1958. donošenjem Pravilnika o stjecanju i priznavanju zvanja članova posade trgovačke mornarice. Prema tome Pravilniku, naime, za stjeca-



Ulaz u Višu pomorsku školu od 1950.-ih do 1970.-ih godina

nje zvanja kapetana duge plovidbe, pomorskog strojara I. klase i pomorskog radiotelegrafista bilo je potrebno završiti studij na odnosnom odsjeku Više pomorske škole.

Godina 1956. donosi još po jednu dobru i lošu novost. Loša je što je Škola, unatoč svome protivljenju, preseljena iz samostojeće i prostrane zgrade bivše Srednje pomorske škole u Omladinskoj ulici 14 u "podstanarski" odnos u Ulicu žrtava fašizma 48, koju će dijeliti s Učiteljskom, odnosno poslije s jednom osnovnom školom. Uz nepregledne hodnike, ukupna korisna površina manja je od 1.500 četvornih metara. Tu bi trebalo smjestiti 8 predavaonica (za već gotovo 400 studenata na 4 odjela), sve nastavnike i administraciju. O specijaliziranim predavaonicama i kabinetima za vježbe, teško je i govoriti. Prostorije za nastavnike podsjećaju na autobus: dok jedni sjede, drugi moraju stajati. Dobra je novost kompletiranje Škole Radio-telegrafskim odsjekom.

Pravilnikom o pomorskim zvanjima iz 1958. konačno je utvrđena obveza završetka Više pomorske škole za stjecanje najviših zvanja. Kao uzgredni učinak toga Pravilnika javlja se činjenica da je za osposobljavanje svih kadrova potrebnih našoj rastućoj floti – nedovoljna samo jedna takva ustanova. Želju i spremnost za otvaranje viših pomorskih škola iskazuje nekoliko brodarskih poduzeća i regionalnih centara na našoj obali. U NR Hrvatskoj 1959. donosi se Zakon o višim pomorskim školama. U iduće dvije godine otvaraju se četiri više pomorske škole: u Dubrovniku (1959., Nautički i Pomorsko-ekonomski odjel), u Kotoru (1959., Nautički, Brodostrojarški i Pomorsko-ekonomski), u Splitu (1959., Brodostrojarški i Brodograđevni) i u Piranu (1960., Nautički i Brodostrojarški). Budući da Viša pomorska škola u Rijeci ima sva četiri odjela, prethodno 10-godišnje iskustvo, razrađene planove i programe te već bogatu studijsku literaturu, njezina organizacija, nastava i osnovni akti mahom služe kao model novim ustanovama, a mnogi su njezini nastavnici svojim iskustvom i savjetom pomogli drugim školama.

Savjet za prosvjedu i kulturu NR Hrvatske u rujnu 1960. organizira u Rijeci jugoslavensko savjetovanje o reformi obrazovnog sustava u pomorstvu. Domaćin je Savjetovanja Viša pomorska škola u Rijeci. Razmatraju se načela izražena u poznatoj Rezoluciji Savezne narodne skupštine o obrazovanju stručnih kadrova iz lipnja 1960. i njihova primjena u pomorstvu. Zaključci savjetovanja dovest će do temeljite revizije svih nastavnih planova i programa srednjih i viših pomorskih škola do 1962. Na tome poslu sudjelovat će mnogi jugoslavenski znanstvenici i praktičari iz gotovo svih oblasti koje se u tim školama predaju ili primjenjuju.

Školske godine 1960./1961. počinje s radom Tehnički fakultet u Rijeci. Uzajamna suradnja toga Fakulteta i Škole bit će poslovično dobra tijekom svih godina koje dolaze.



Nastavnici i direktor Više pomorske škole 1961. godine sa studentima brodstrojarskog smjera

Zanimljivo je da je u razdoblju od samo četiri godine (1959.–1963.), uslijedila gotovo potpuna smjena generacija nastavnika na Višoj pomorskoj školi u Rijeci. U stalni radni odnos angažirano je više od 20 stručnjaka, samo godinu ili dvije prije nego što je velik broj prijašnjih nastavnika umirovljen (1963.). Ta nova generacija zadržat će se u nastavi duže vrijeme, pripremajući često uz to svoje magisterije i doktorate, a mnogi od njih i danas, tridesetak godina poslije, djeluju na toj ustanovi.

U jesen 1961. na Korzu, kod *Zore* i *Slavice* i na hodnicima Više pomorske škole pojavljuju se prvi strani studenti. Bio je to multilateralni aranžman između *Sudan Shipping Linea* kao brodarskog poduzeća u osnivanju, Jugobanke kao kreditora, Brodogradilišta 3. maj kao graditelja njihovih prvih brodova, Više pomorske škole u Rijeci, Saveznog i Republičkog zavoda za tehničku suradnju i još nekih sudionika. Zamisao je bila da se za vrijeme izgradnje prva četiri broda za Sudan (imena su im bila *Erkovit*, *Gezira*, *Kordofan* i *Senar*, svi tipa našeg *Zagreba* s manjim alternacijama) školuju časnici za službu palube i stroja, koji će prva plovidbena iskustva stjecati uz naše ljude, a poslije postupno preuzimati dužnosti.

Strani studenti

Takav početak, koji je prve godine doveo u Rijeku relativno malu grupu od 15-ak sudanskih studenata, razvit će tijekom idućih dvadeset godina VPŠ u Rijeci

u dobroznani međunarodni centar za obrazovanje pomoraca iz zemalja u razvoju, o čijem primjeru se potvrdno govorilo i na nekim međunarodnim tijelima (UNDP, UNCTAD). Konačni brojevi govore da je u toj ustanovi – na svim njezinim odjelima, a poslije i na Fakultetu i postdiplomskom studiju – diplomiralo više od tristo studenata iz oko trideset zemalja u razvoju s područja Afrike i Azije. Vjerojatno se još malo koja visokoškolska ustanova u bivšoj Jugoslaviji može pohvaliti takvim rezultatom.

Povoljna iskustva i komentari u pomorskoj javnosti o poslu sa Sudanom uskoro su na prag Škole doveli nove partnere, dvije iračke brodarske kompanije, jednu tankersku i jednu linijsku. Zahtijevali su gotovo više nego što smo mogli preuzeti: upis 140 studenata odjednom u tri odjela (Nautički, Brodostrojarški i Elektrostrojarški za procesualnu energetiku). Kao tadašnji dekan, bio sam u ekipi od nekoliko nastavnika i psihologa, koja je u Bagdadu i Basrahu u jesen 1974. testirala oko 500 kandidata kako bi ustanovili njihovu motivaciju i predznanje za studij kod nas te dogovorili uvjete. Testovi su pokazali da je za studij sposobno oko 80 kandidata, koji su u Rijeku trebali stići otprilike mjesec dana nakon toga. Nakon mnogih odlaganja, mnogih pisama, teleksa i telefonskih razgovora, 3. siječnja iduće godine u Rijeku je prispjelo 112 studenata, od kojih je samo polovica bila prethodno testirana, a samo trećina postigla povoljan rezultat na testu. Kada smo inzistirali na povratku ostalih u Irak, umiješao se konzulat u Beogradu, a intervencije su dolazile i iz Saveznog zavoda za tehničku suradnju i SIV-a. Ukratko, upisali smo sve. Rezultat se mogao predvidjeti. Poslije smo godinama sa žalošću primali vijesti o pogibiji nekih od naših bivših studenata, koji su po povratku u domovinu redovito morali u rat što je u međuvremenu započeo.

Najudaljenije zemlje iz kojih smo primali studente ili samo tečajce (na specijalističke tečajeve) bile su Bangladeš, Indonezija, Kenija, Kongo, Mali i Tanzanija. Nekolicina je poslije nastavila studij u drugim centrima, magistrirala i doktorirala. Najsposobniji od naših diplomanata, uz dužnosti zapovjednika i upravitelja stroja pod svojim zastavama, doprli su do položaja ministara, šefova predstavništva, direktora brodarskih kompanija, predsjednika međunarodnih udruženja i organizacija.

Godine 1964. obilježava se 15. obljetnica osnivanja Više pomorske škole u Rijeci. Izdaje se prvi Zbornik Škole koji uz iscrpan dokumentarni dio, sadrži izvorne stručne i znanstvene radove suradnika. Uz mnoge stručne tekstove objavljujane u odgovarajućim periodicima, Viša pomorska škola ističe time prvi put svoju sposobnost i mogućnost da se uz nastavni bavi i istraživačkim, znanstvenim radom, koji je do tada prešutno bio pridržan za fakultete i institute. Stoga je takav iskorak u to vrijeme imao i svoju opoziciju u Školi i izvan nje.

Uskoro se osnivaju zavodi za pomorsku navigaciju i za pogon broda, s radom počinje Stanica za ispitivanje spasilačkih splavi (koja djeluje i danas kao



Nastavnici Fakulteta za pomorstvo s predstavnicima Shipping Linea i studentima iz Sudana

ovlašteni servis najvećih proizvođača splavi u svijetu), uvodi se servis za ispravke pomorskih karata, uslužna djelatnost za održavanje brodskih pogonskih i pomoćnih strojeva.

Uske veze s pomorskom privredom

Sponu između pomorske privrede i Škole unapređivali su najbolje oni nastavnici koji svoj stručni rad nisu ograničavali samo na nastavu, upravo kao što su i mnogi operativni stručnjaci iz privrede svojim zapažanjima dragocjeno utjecali na stalne dopune programa. Korak dalje u takvoj suradnji učinjen je 1967, kada su nastavnici iz Katedre za navigaciju i Katedre za pogon i održavanje brodskih strojeva temeljito snimili poslove svih radnih mjesta u službi palube i stroja za vrijeme jednog putovanja brodova *Zvir* i *Klek*. Uz snimanje poslova provedena je anketa među članovima posade i skupljeni su svi podaci iz dnevnika brodskih službi, pa na osnovi toga izrađena opširna studija (od 24 monografije) koja će poslije uvelike pomoći u planovima i programima srednjih i viših pomorskih škola u nas.

Kad je godine 1968. Republički sekretarijat za prosvjetu i kulturu proveo jednu anketu o višim pomorskim školama u Hrvatskoj, Škola se za ocjenu svoje uloge obratila važnijim privrednim organizacijama. Odgovori su bili povoljni, a

mogli bi se ovako sažeti: "opravdanost postojanja Škole je izvan diskusije" (Jugoslavenska tankerska plovidba Zadar), "afirmirala se u zemlji, a ne manje u inozemstvu" (Jadranska pomorska agencija Rijeka), "Škola je neophodna i bez nje ne bismo mogli postojati" (Jugoslavenska linijska plovidba Rijeka), "daje profil stručnog kadra najtraženijeg u našoj struci" (Transjug Rijeka), "mi je smatramo svojom Školom" (Zajednica lučkih poduzeća Rijeka). Ta su priznanja potvrđivala ispravnost orijentacije Škole da obrazovne sadržaje maksimalno prilagodi potrebama prakse, da bude "osnovni, ako ne i najvažniji pogon privrede u kojemu se kuju novi, dragocjeni kadrovi o kojima ovisi egzistencija, a još više perspektiva svake privredne organizacije".

Posebnosti pomorstva koje obuhvaća, sažeto rečeno, brodarstvo, luke, agencije, otpremništvo i pomorsku upravu nisu bile adekvatno obuhvaćene ni tretirane. Tome se htjelo doskočiti otvaranjem Odjela za pomorstvo i saobraćaj pri Ekonomskom fakultetu u Rijeci, 1969. Zapravo, to je u nas bio prvi studij II. stupnja (tj. visoki) namijenjen pomorskoj privredi. No završeni je student toga Odjela stjecao stručni naziv "diplomiranog ekonomista za pomorstvo i saobraćaj", a nedostatak diplomiranih inženjera za pomorstvo (nautičkog i brodstrojarskog smjera) time nije riješen. Uzgredni učinak bilo je ponovno razbuktavanje rasprave oko Pomorsko-ekonomskog odjela na Višoj pomorskoj školi, koja je na obje strane izazivala nervozu i remetila inače dobre odnose. Dokaz da je Ekonomski fakultet tada zaista htio i mogao pomoći rješenju jest – osnivanje dvogodišnjega Međufakultetskog studija za pomorski saobraćaj upravo pri Ekonomskom fakultetu, 1971. godine. Upis je bio uvjetovan završenom višom pomorskom školom (i položenim ispitom za najviša zvanja u službi palube i stroja). Studenti su se upisivali u V. semestar a završavali s VIII., čime je kao prvi stupanj njihova cjelokupna studija priznata Viša pomorska škola. Predavali su nastavnici s Ekonomskog fakulteta, Tehničkog fakulteta i Više pomorske škole u Rijeci. Rješenje nije bilo najsretnije jer je razjedinjavalo tada još skromni znanstveno-nastavni kadar, a imalo je i prizvuk provizorija. Malo tko je, uključujući i prilično reprezentativan uzorak prve generacije studenata, bio s time zadovoljan. Završnu diplomu na takvu Međufakultetskom studiju steklo je 39 kandidata.

Viša pomorska škola u Rijeci uskoro se ponovno javlja kao inicijator preispitivanja stanja i pronalaženja boljih rješenja. Razmjena ideja i suradnja među našim visokoškolskim ustanovama u velikoj je mjeri ubrzana i olakšana osnivanjem Sveučilišta u Rijeci, 1973. godine. Već iduće godine objavljuje se Studija o organizaciji Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj, koju je pripremio prof. dr. Branko Bonefačić. U pripremama su sudjelovali predstavnici Sveučilišta, Ekonomskog fakulteta, Tehničkog fakulteta, Međufakultetskog studija i Više pomorske škole (svi iz Rijeke), što govori o jedinstvu mišljenja da stanje treba mijenjati, ali i o zajedničkom stavu kako to učiniti.

Studija je sadržavala sve razborite razloge koji će – usprkos otporima, jer i njih je bilo – nadvladati i omogućiti da Viša pomorska škola u Rijeci uskoro postane snažan prometni fakultet u Hrvatskoj, a u oblasti pomorstva prvi u Jugoslaviji. Uvodno analizirajući svjetsku situaciju, Studija dokazuje kako se naš nekadašnji prioritet, ili barem usporednost u stjecanju znanja i vještina za pomorstvo – zabrinjavajuće istopio. Pretekle su nas neke socijalističke pomorske zemlje (jer su nova koncepcija i značenje pomorstva kod njih prije bili usvojeni), na Zapadu se zamalo svuda provodi reforma pomorskog školstva, a odgovarajući fakulteti niču i u nekim zemljama u razvoju (Alžir, Egipat, Irak, Obala Slonovače, Pakistan). Simptomatično je da istovremeno počinjemo zaostajati i u tehnologiji (kontejnerizacija) te u veličini i starosti flote. Nesporazum oko izgradnje domaćih brodova u domaćim brodogradilištima očitovat će se u čitavoj svojoj apsurdnosti i potrajat će idućih 15-ak godina, zajedno s nepravednim, kratkovidnim i nerazumnim tretmanom brodarstva u fiskalnim i carinskim propisima. Brodari bi se zapravo morali pripremiti da predstojećoj dugotrajnoj krizi na pomorskom tržištu dodaju i sva domaća iskušenja: površnost i pomanjkanje razboritosti kod onih koji odlučuju o njihovu položaju, razvitku i konkurentskim sposobnostima.

S druge strane, cijena jednoga suvremenog broda izjednačila se s cijenom jedne srednje tvornice. Visoka stručnost potrebna je za vođenje tvornice, a pomorci je nisu imali gdje steći.

Stvaranje Fakulteta

U početku Fakultet ima dva OOUR-a, jedan je Viša pomorska škola, a drugi Znanstveno-nastavna djelatnost. Referendumom je odlučeno, da se te dvije osnovne organizacije od početka 1979. spoje u jednu. Fakultet je organizacijski podijeljen na katedre i zavode. Katedre okupljaju srodna područja znanosti i ostvaruju fundamentalna istraživanja. Zavodi organiziraju znanstveni, stručni i obrazovni rad, uspostavljaju i održavaju veze s privredom (npr. primijenjena istraživanja). Studij je organiziran u dva samostalna i uzajamno povezana stupnja (viša i visoka stručna sprema), a obuhvaća četiri smjera: Tehnologija prometa, Nautika, Brodostrojarstvo i Pomorske komunikacije.

Pri kraju 70-ih ustanova uspijeva riješiti svoj glavni egzistencijalni i razvojni problem, prostor. Uz pomoć i kredite samoupravnih interesnih zajednica za osnovno obrazovanje i za obrazovanje u pomorstvu, ali i znatnim odvajanjem same Škole, gradi se nova osmogodišnja škola "Kozala", a cjelokupna zgrada u Studentskoj ulici broj 2 prepušta se Fakultetu. U takvim povoljnim uvjetima Fakultet sve više počinje nalikovati suvremenim takvim institucijama u svijetu: otvaraju se specijalizirani kabineti, praktikumi i studentska čitaonica, postavljaju se simulatori i računarski terminali.

Bez obzira na sve spomenute okolnosti koje su uvjetovale otvaranje Više pomorske škole u Rijeci prije četrdeset godina, sasvim je sigurno da ona ne bi nastala, preživjela i razvijala se do današnjeg Fakulteta da nije uživala stalnu i izdašnu podršku onih poduzeća pomorske privrede koja su poslije bila poslodavci njezinih studenata. Nadam se da ne zvuči pretenciozno približna procjena da oko 50% višeg i visokog stručnog kadra u Jugoliniji, Jadroliniji, Lošinjskoj plovidbi, Luci, Transjugu, Jadroagentu, ZROTIK-u Croatia, Lučkoj kapetaniji, Carinarnici i još nekim riječkim kolektivima potječe iz predavaonica Više pomorske škole i Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci. Ako je takva procjena točna, onda bi se njihov razvitak i poslovni uspjesi mogli u stanovitom (stručnom i profesionalnom) određenju pripisati i programu kojega su njihovi kadrovi usvojili na studiju.

Stupanj i intenzitet suradnje Škole s broderskim kućama imali su zvjezdanih trenutaka, ali su znali upasti i u stagnaciju, u neke letargične faze, kada ni stanoviti nesporazumi nisu bili isključeni. Naravno, u svakom takvom kritičnom trenutku to je ovisilo o protagonistima s obje strane (o kadrovskim i



*Ulazna strana Fakulteta za
pomorstvo i saobraćaj
Rijeka*

generalnim direktorima, o dekanima, prodekanima, rukovodiocima odjela), a zatim i o trenutačnim uzajamnim potrebama i mogućnostima. Sjećam se nekih razdoblja krajem 60-ih, kada su zbog konjunktura na pomorskom tržištu i neprestna rasta flote Školu svakog tjedna posjećivala dva do tri kadrovika, raspitujući se o napretku svojih stipendista i terminu njihova diplomiranja. Časnici su se ukrcavali samo nekoliko dana nakon diplomskog ispita, a na našim svečanim promocijama umjesto diplomanata pojavljivali su se njihovi roditelji, supruge ili braća da preuzmu diplome. U nedostatku završenih učenika srednje pomorske škole, brodari su organizirali tečajeve, koji su trajali nekoliko mjeseci, za maturante drugih srednjih škola (pravi su ih pomorci ubrzo nazvali "špiritijere"), ukrcavali ih kao kadete i asistente, a potom slali kao stipendiste u više pomorske škole. Ako bi diplomirali u propisanom roku i uz bolji prosjek ocjena, otvarala im se mogućnost da ne vraćaju, odnosno da vrate tek manji postotak stipendije ili korištenog kredita. Bila su to zlatna vremena i za Školu i za studente.

Dvadesetak godina poslije, kada je časničkog kadra bilo dovoljno, flota počela stagnirati, a tržište se našlo u trajnoj depresiji, neki od kadrovika i brodarka znali su drastično izmijeniti svoj stav, zaboravljajući da pomorske škole – zbog sebe i zbog njih – moraju ipak i dalje postojati.

Dr. sc. Predrag Stanković