

Divo Bašić

Pomorski muzej Dubrovnik
Tvrđava sv. Ivana, 20000 Dubrovnik, Hrvatska

Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi “Margita”, “Vila Velebita” i “Jadran”)

Sažetak

Novi tipovi školskih brodova izrasli su iz nekadašnjih ratnih brodova (krstarica, oklopnača itd.). Samo veće pomorske zemlje imale su školske brodove jedrenjake. Nastojanjem Izidora Kršnjavog, hrvatska je vlada od vojvode Roberta Parmanskog 1894. nabavila jahtu “Margita” (željezni loger, nosivosti 80 t) za 12.000 forinti. U to vrijeme školski brod za izobrazbu mladog kadra trgovačke mornarice nisu imale ni zemlje kao što su Italija, Francuska i Španjolska. Nakon uloge školskog broda (za izobrazbu 15-18 učenika) do 1908., “Margita” prelazi u vlasništvo parobrodarskog društva “Ungaro-Croata” i u Rijeci služi kao skladište ugljena. Bark-škuna “Vila Velebita” (259 BRT) također je služila Nautičkoj školi u Bakru, te je na vezu u Novigradu bila tijekom I. svjetskog rata, a 1922. postala školskim brodom Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Talijani su je zaplijenili u tzv. travanjskom ratu 1941., a tijekom samog rata bila je na vezu u Veneciji. Potonula je pred Ortonom (Italija) 1945. Drugi istoimeni brod “Vila Velebita” izgrađen je 1948. za potrebe tadašnje tzv. JRM, a treća “Vila Velebita II.” izgrađena je 1956. (ime “Kali”), te služila kao školski brod Centra za usmjereno obrazovanje u pomorskom prometu iz Bakra. Barkantin “Jadran” priskrbljen je dobrovoljnim priložima članova ondašnje Jadranske straže, a porinut je u Hamburgu 1931., te je krajem 1946. opustošen i oronuo dotegljen je u Šibenik iz Venecije. Danas je taj brod u Crnog Gori, ali trebao bi postati predmetom raspodjele imovine ex-Jugoslavije. Brod “Galeb” služio je, pored luksuznog, izobrazbi pomorsko-vojnog kadra u ex Jugoslaviji, a u novije vrijeme predstoji mu konzervacija i moguće preuređenje u muzej. RH bi trebala 2009. dobiti novi školski brod (jedrenjak tipa loger).

Ključne riječi: školski brod, loger, izobrazba, Državna pomorsko-trgovačka akademija, Bakar, Dubrovnik, Kotor, Nautička škola.

Općenito o školskim brodovima

Nekad su školski brodovi bili važan čimbenik u izobrazbi budućih iskusnih, na taj način izvježbanih pomoraca. U današnje doba kada se jedrenjake i školskom namjenom slične brodove (na motorni pogon) može rijetko vidjeti, to još uvijek postoji kao mogućnost, ali prilično luksuzna i početnim kapitalom neostvorena želja mnogih

zemalja koja predmnijeva dugoročnu zaštitu i održavanje, te višenamjensku funkciju zbog isplativosti u odnosu na znatno jeftinije i modernije simulatore.

Školski brodovi su bili klasificirani u kategoriji modernih ratnih brodova kao brodovi za specijalne svrhe, a uređeni za školovanje i stanovanje služili su svrsi izobrazbe pitomaca pojedinih škola.¹

Novi tipovi školskih ratnih brodova su svojevremeno izrasli od nekada uobičajeno zastarjelih bojnih brodova, krstarica, oklopnjača i manjih jedinica što susljedno dovodi do izgradnje "modernih školskih krstaša" sa zadatkom "strateške" izobrazbe pomoraca. Međutim, ostala je sačuvana "stara škola" za mornare. Samo 14 poznatijih i većih pomorskih i uzobalnih država imalo je školske brodove - jedrenjake. Veća pozornost u većini pomorskih velesila posvećivala se izobrazbi mladih pomoraca u pogledu pomorske strategije, a umijeće upravljanja morem i vjetrom prepušteno je manjim brodovima i čamcima. Školske brodove jedrenjake imale su Argentina (bark "Presidente Sarmiento", istisnina 2.500 t, izgrađen 1898.), Brazil (četverojarbolni škuner "Almirante Saldanha", 3.225 t, izgrađen 1933.), Bugarska (škuneri "Car Arsen", 400 t; "Car Simeon", 600 t), Čile (bark "General Baquedano", 2.500 t, izgrađen 1898.), Finska (nabavila 1931. bark "Soumen Jousten", 2.900 t, izgrađen 1902.), Francuska (školski krstaš "Jeanne D'Arc" i škuneri "La Belle Poule" i "L'Etoile", 227 t), Grčka (trojarbolni škuner "Ares", 2.200 t, izgrađen 1927.), Italija ("Amerigo Vespucci", istisnina 3.545 t; "Cristoforo Colombo", 2.790 t, izgrađeni u Napulju 1930. i 1928.), Njemačka (tri trojarbolna škunera izgrađena u Hamburgu), Poljska (trojarbolni škuner "Iskra", istisnina 560 t, izgrađen 1917.), Portugal (iz Njemačke 1924. dobavljen trojarbolni bark "Sagres", istisnina 1.980 t, izgrađen 1896.), Rumunjska (brik "Mircea", 350 t, izgrađen 1882.), Rusija (trojarbolni škuneri "Utčeba" i "Praktika", 300 t), Španjolska (trojarbolni bark "Galatea", istisnina 2.710 t, izgrađen 1896. i kupljen u Italiji 1922.; četverojarbolni škuner, 3.220 t, izgrađen u Cadizu 1927.), Urugvaj (školski jedrenjak, nekadašnja jahta, 680 t).²

Školske brodove na jedra imale su SAD (prije II. svjetskog rata "Alexander Hamilton", "Bay State", "Tusitala", brigantin "Maisala", te škuner "Annie C. Ross", "Tabor Boy", bark "Eagle" i dr.). Njemačka je imala brod "Niobe" (potopljen), "Bohus" i "Pommern" (napušteni tijekom oluje), "Admiral Karphange" (nestao), stari školski brod "Deutschland", bark "Pamir" i "Passat". Italija je prije II. svjetskog rata imala dva školska broda: "Amerigo Vespucci" i "Cristoforo Colombo" (zadnji predan kao ratna reparacija ex-SSSR-u). Norveška je imala tri broda: "Statsraad Lehmkuhl", "Sorlandet" i "Christian Radich", Danska "Danmark" (zamijenio "Kobenhaven" i "Viking"), a Finska brod "Suomen Joutsen". Španjolski je školski brod "Juan Sebastian de Elcano",

¹ Pomorstvo, Ministarstvo vojske i mornarice, Odeljenje za mornaricu, Tiskara D. Puljo, Zemun, 1927, str. 60-61, 64.

² R. F. B., Jedrenjaci - školski brodovi, *Naš mornar*, (Ilustr. kalendar Jadranske straže), god. XII, Izvršni odbor Jadranske straže, Tisak Hrvatske narodne tiskare Stjepan Vidović, Split, 1939, str. 97-102.

portugalski "Sagres", poljski "Dar Pomorza" i "Iskra", rumunjski "Mircea", engleski "Warspite", "Moyanna", "Garibaldi", "Prince Louis II." (danski ex-"Pedermost", nabavljen 1955.) i stari bark "Discovery".³ Argentina je imala "Presidente Sarmiente" (2.850 t), Belgija "Mercator" (770 t), Brazil "Almirante Saldanha" (3.325 t), "Guana-bara" (ex "Albert Leo Schlageter"), Čile "Esmeralda" (ex "Don Juan de Austria", 3.673 t), "General Baquedano". Čak i Dominikanska Republika imala je školski jedrenjak (izgrađen 1950; 150 t). Francuska ima "Duchesse Anne" (ex "Grossherzogin Elisabeth", 1.260 t), "La Belle Poule" i "L'Etoile", a Japan jedrenjak "Taisei Maru" (2.423 t), "Kaiwo Maru" i "Nippon Maru" (2.284 t). Nizozemska je imala stacionirani brod "Nederlander", te "Pollux" i ratni brod "Urania".⁴ Šveđani su 1954. izgradili školski jedrenjak "Albatross" (1.063 BRT) koji je imao snažan motor, pa su ga pohodili časnici palube i stroja. Drugi švedski školski brod "Stureholm" (9.200 t nosivosti) također je imao dvojni izobraznu namjenu, a Novi Zeland imao je 1959. školski brod "Otaio".⁵ Parobrod "Majestic" (ex-"Imperator", 52.621 BRT) Cunard White Stara trebao je 1937. prenamjenom prvotno poslužiti kao školski brod (za stanovanje) strojarških i ložačkih pripravnika mornarice, te su bile predviđene prostorije za 60 časnika, 200 dočasnika, 400 mornara, 400 strojarških i 1.500 brodskih pripravnika.⁶ Školski brod "New Port" Pomorske škole američke savezne države New York doživio je 1928. tijekom školskog putovanja nezgodu gubitka propele istočno od Bermuda.⁷

U svijetu je 1957. postojalo oko 27 jedrenjaka za izobrazbu časničkog i dočasničkog kadra 20-ak država ratnih i trgovačkih mornarica. Njemački školski (četverojarbolni) jedrenjak "Pamir" nastradao je na povratku iz Buenos Airesa u rujnu 1957. uslijed orkana *Carie* jugozapadno od Azorskih otoka.⁸ Od 80 poginulih, bilo je 50 mladića.⁹ Britanska The Sail Training Association iz Londona organizirala je svake druge godine utrke školskih brodova svijeta (uključujući i druge jahte). Prva utrka organizirana je 1956. na relaciji Torbay (Engleska) - Lisabon, a druga 1958. između Bresta i Las Palmasa.¹⁰ Pobjednici regate Torbay - Lisabon 1956. bili su keč (*ketch*) Moyana iz Southamptona, norveški "Christian Radich" i turski "Ruyam" (klasa jedre-

³ Orfeo Tićac, Tradicija školskih brodova na jedra, *Pomorstvo*, god. XI, br. 5, Rijeka, 1956, str. 198, 204.

⁴ Miloš Bekun, Školski brodovi, *Pomorstvo*, god. XIV, br. 1, Rijeka, 1959, str. 27.

⁵ Mirko Posavec, Ploveće škole, *Naše more*, god. VI, br. 2, Dubrovnik, 1959, str. 135-136.

⁶ Parobrod "Majestic" kao školski brod, *Jadranska straža*, god. XV, br. 3, Split, 1937, str. 125.

⁷ Američki školski brod skoro nastradao kod Bermuda, *Jadranska straža*, god. VI, br. 12, Split, 1928, str. 394.

⁸ D. B., Potonuće školskog broda "Pamir", *Mornarički glasnik*, god. VII, br. 6, Split, 1957, str. 863, 866.

⁹ Frane Ružić, Propast jedrenjaka "Pamir", *Pomorstvo*, god. XII, br. 11, Rijeka, 1957, str. 457. Na str. 458. dodatak članku napisao je "m. k." (Marko Kurtini).

¹⁰ O. T. (Orfeko Tićac), Velika utrka školskih brodova na jedra, *Pomorstvo*, god. XV, br. 2, Rijeka, 1960, str. 78.

njaka iznad 100 t), te talijanska "Artica" i argentinski kuter "Juana" (ispod 100 t).¹¹ Danska je svojevremeno (još donedavno) bila jedina zemlja u kojoj je postojala obveza da brodski časnici moraju obaviti plovidbu na jedrenjacima. Danski školski trojarbolni brod "Danmark" (izgrađen 1932.) mogao je primiti 116 kadeta koji su morali boraviti četiri godine na brodu.¹² U Italiji, prije II. svjetskog rata, onaj tko je htio postati časnik zrakoplovstva Aeronautičke akademije, morao je obaviti nekoliko putovanja na školskom jedrenjaku, zajedno s pitomcima Pomorske akademije.¹³ Talijanski školski brod "Giorgio Cini" (kap. Emerico Sirjan podrijetlom iz Lovrana; 19 članova posade i 78 učenika; 750 BRT; 352 NRT) posjetio je Opatiju i Dubrovnik tijekom lipnja i srpnja 1955. To je jedan od dva broda (drugi je "Scilla") koji su bili preuređeni u školske brodove u vlasništvu *Centro marinaro* za školovanje siročadi ribara i mornara (u okviru fundacije talijanskog industrijalca G. Cinića).¹⁴ U Dubrovniku je u srpnju 1957. bio poljski školski brod "Dar Pomorza" (Panstwowe szkole morske iz Gdynje), koji je dotad posjetio preko 110 svjetskih luka, a tom prigodom članovi posade posjetili su i Pomorski muzej u Dubrovniku.¹⁵ Na brodu je bio 101 nautičar i 9 učenika strojara (stalna brodska posada je 40 članova), prostorije za učenike bile su u srednjem dijelu međupalublja, a spavali su na visaljkama kako je uobičajeno na starim jedrenjacima. Tankovi za naftu nalazili su se u krmenom dijelu.¹⁶

Švedski školski motorni brod "G. N. Kennedy" (7.123 BRT; 3.300 NRT) posjetio je Rijeku u svibnju 1958., a posada i Pomorski muzej u Rijeci.¹⁷ Indonezijski školski brod "Dewa Rutji" (ime po indonezijskom mitološkom bogu odanosti i hrabrosti)

¹¹ Pobjednici regate školskih brodova Torbay - Lisabon, *Mornarički glasnik*, god. VI, br. 5, Split, 1956, str. str. 644.

¹² Školski brod "Danmark", *Pomorstvo*, god. VIII, br. 9, Rijeka, 1953, str. 410.

¹³ C., Našoj Jadranskoj Straži na razmišljanje, *Mornar*, (Poučno-zabavni list za pomorce), god. VIII, br. 9, (1. IX. 1936.), Sušak, 1936, str. 5.

¹⁴ Posjet našim lukama talijanskog broda "Giorgio Cini", *Pomorstvo*, god. X, br. 7, Rijeka, 1955, str. 221. Tijekom posjeta školskog broda "Giorgio Cini" (19.-21. listopada 2007.), u Gružu je bilo moguće posjetiti taj brod u jutarnjim i popodnevnim satima. Svečanost na samom brodu - izložbu talijanskih knjiga na moru ("Knjige o moru") - osmislili su talijansko Ministarstvo za kulturna dobra i djelatnosti (Glavna uprava za knjižnična dobra) i Financijska straža povodom sedmog izdanja Tjedna talijanskog jezika u svijetu, a omogućili Talijanski institut za kulturu u Zagrebu i Sveučilište u Zagrebu (Centar za mediteranske studije Dubrovnik) u suradnji s Maticom hrvatskom Dubrovnik. U subotu (20. listopada 2007.) u Etnografskom muzeju (Žitnica Rupe) u Dubrovniku upriličen je susret "Književnost i more" (18.00 h), a potom otvorenje izložbe fotografija na temu regate jedrilica Barcolana iz Trsta (19.00 h). Školski brod "Giorgio Cini" je posjetio i druge dalmatinske luke.

¹⁵ Poljski školski brod u Dubrovniku, *Pomorstvo*, god. XII, br. 8-9, Rijeka, 1957, str. 384.

¹⁶ Maroje Aleksić, Poljski brod "Dar Pomorza", *Naše more*, god. IV, br. 5, Dubrovnik, 1957, str. 318-319.

¹⁷ "G. N. Kennedy" školski brod švedske trgovačke mornarice na Rijeci, *Pomorstvo*, god. XIII, br. 11, Rijeka, 1958, str. 317.

posjetio je u svibnju 1964. Trogir i Split, a brod su posjetili i stručnjaci Pomorskog odjela Hidrometeorološkog zavoda u Splitu.¹⁸

Školski jedrenjak talijanske ratne mornarice "Amerigo Vespucci" (dužine 82 m) višekratno je posjećivao Split, pa je tako bio i veleposlanik UNICEF-a tijekom proslave 141. obljetnice Viškog boja, te je posjetio Split 10.-13. rujna 2007. nakon čega je s ukranim predstavnicima oružanih snaga Hrvatske, Austrije, Mađarske i Italije bilo predviđeno odavanje spomena poginulim na moru u akvatoriju Visa.¹⁹ Jedan od 10 najljepših jedrenjaka svijeta, školski brod ratne mornarice Čilea "La Esmeralda", doplovio je sredinom srpnja 2008. u dubrovačke vode (sidrište oko Dakse), te nastao prema Splitu. To je brod zločina i žrtava diktature Čileanca Augusta Pinocheta, a Amnesty International proglasio ga je "brodom zla".²⁰

Po nekim mišljenjima, njemački i nizozemski kapetani bili su najbolje (teoretski i praktično) obrazovani, dok su pomorci s istočnojadranske obale izazivali divljenje poznavanjem dosta stranih jezika.²¹ U austrijskom carstvu je centralistički školski sustav u potpunosti štitiio Nijemce, a zapostavljao Slavene, te osobito jadransku Hrvatsku. Dalmacija je imala 2,6% Talijana, a na nautičkim školama u Kotoru i Dubrovniku nastavni je jezik uz hrvatski bio i talijanski!²² Kao nastavni jezik, talijanski se održao u Nautičkoj školi u Dubrovniku sve do 1897. kad su uvedena dva priprema tečaja za koje je vrijedio hrvatski kao nastavni jezik, a u tri nautička razreda nastavni je i dalje bio talijanski jezik. Razlog dugotrajne uporabe talijanskog kao nastavnog jezika objašnjavali su *što je u bivšoj Austro-ugarskoj monarhiji taj jezik važio kao službeni na svim parobrodima najjačeg tadašnjeg društva "Lloyd austriaco" podjedno i na svim tršćanskim trgovačkim parobrodarskim društvima.*²³

Početakom XX. stoljeća učenik koji bi završio nautičku školu koštao je Austro-ugarsku državu preko 20.000 kruna. Odbor u Trstu je imao namjeru izgraditi željezni

¹⁸ Indonezijski školski brod, *Pomorstvo*, god. XIX, br. 11-12, Rijeka, 1964, str. 381.

¹⁹ Ivica Profaca, U splitsku luku danas će uploviti brod talijanske ratne mornarice Amerigo Vespucci, Veliki jedrenjak na proslavi 141. obljetnice slavnog Viškog boja, *Jutarnji list*, god. X, br. 3322, (ponedjeljak, 10. rujna 2007.), Zagreb, 2007, str. 19.

²⁰ La Esmeralda kraj Dakse, Brod zla posjetio Dubrovnik, *Dubrovnik News*, god. III, br. 68, (srijeda, 23. srpnja 2008.), Dubrovnik, 2008, str. 42.

²¹ N. Lj., O pomorskoj nastavi, *Jadranska straža*, god. III, br. 8, Split, 1925, str. 208.

²² Tako je Vojnička škola postojala u Kotoru (1905. i u Zadru), a 1900. u Dalmaciji je bilo samo 2.306 Nijemaca! Vidi: (B. Franta), Slike iz austrijskog školstva, *Crvena Hrvatska*, god. XV, br. 48, (30. XI. 1905.), Dubrovnik, 1905, str. 1-2.

²³ Marin Kobasica - Josip Surić, Istorijat Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka 1849. do danas (1933. god.), Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1933-34., *Godišnji izvještaj Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, Tiskara V. Smetana, Senj, 1934, str. 56. Inače, "C. K. Nautička škola" se pod tim nazivom osniva u Dubrovniku poveljom Franja Josipa I. 24. rujna 1849., a zbog pomanjkanja stručnog kadra počimlje radom 1852. Tako se "zavod" 24. siječnja 1922. preustrojio i promijenio naziv u "Pomorska akademija" (naredbom Kr. Zemałjske vlade, br.

jedrenjak (oko 800 - 1.000 ton(elat)a po cijeni od 300.000 kruna (raspisivanje 6.000 akcija po 50 kruna). Školski brod je trgovačkom plovidbom trebao podmiriti troškove i interese dioničara, a načelno je bio predviđen za mladiće nautičkih škola u Trstu, Lošinju, Dubrovniku i Kotoru.²⁴

Za prijevoz tereta (u trgovačke svrhe) izgrađeni željezni jedrenjak "Beethoven" (1913.) pripadao je Trstu, ali je služio i za izobrazbu završenih učenika Nautičke škole u Trstu, Malom Lošinju, Dubrovniku i Kotoru, te je tijekom prvog putovanja nestao između Južne Amerike i Australije zajedno s većim brojem kadeta ukrcanih u Trstu i Španjolskoj.²⁵

Ratne mornarice rabile su starije jedinice na jedra i(li) paru za školske brodove, a oko 1900. imala je austrijska flota 5 većih školskih brodova, te manje korvete "Saida", "Donau", "Frundsberg", "Aurora" i "Zrinji". I kasnije je skoro najvažniji ekonomski čimbenik uporabe velikih jedrenjaka (s pomoćnim motorom) za školovanje: jeftina nabavka i pogon.²⁶

Školsko jednomjesečno putovanje od Rijeke do Krfa (29. lipnja - 30. srpnja 1882.) na ratnom brodu - drvenoj korveti (izgrađena 1857., dužine 54 m, širine 13 m, 3 jarbola - srednji 42 m, istisnine 1.590 t, 12 topova kalibra 15 cm) potpomognuto je pomoćnim parnim strojem koji je mogao razviti brzinu od 9 čvorova ili milja/sat (16,6 km/h). Tijekom (večernjeg) obroka na palubu bi izlazili ložači, ugljenari, redari i razni čistači koji inače po danu borave u "podzemlju". Mornari su tada služili četverogodišnji rok, a oblačili bi cipele samo nedjeljom, praznikom i u svrhu svečanosti, tako da im je dobro došla debela koža na stopalima za penjanje po jarbolima. Vježbe gađanja topom iz čamca i jedrenje čamcima obavili su u Gružu, a u Splitu "gradom patroliraju lovačke trupe (jegeri) i žandari", kako je zapisao pisac dnevnika, zbog sjajne hrvatske pobjede izbora za gradsku upravu, trobojnica i pjesama.²⁷

Školski brod "Margita"

Zanimljivo je da školski brod nije imala ni tadašnjoj vlasti omiljena mađarska Pomorska škola u Rijeci, a Bakarska nautika dobila je takav brod ("Margita") tijekom vladavine bana Khuena Hedervarya, te je to bio jedini školski nautički brod ondašnje

41121). Nadalje, škola ponovno mijenja ime u "Drž. pomorsko-trgovačka akademija" Zakonom Ministarstva trgovine i industrije (br. 8262/0) 18. ožujka 1932. Ibid., str. 45.

²⁴ A. B., Školski brod, *Dubrovnik*, god. XIV, br. 2, (8. I. 1905.), Dubrovnik, 1905, str. 1.

²⁵ Školski brodovi u svjetskim trgovačkim mornaricama, *Pomorstvo*, god. X, br. 12, Rijeka, 1955, str. 458.

²⁶ V. B. (Vilim Bašić), Školski brodovi, *Jadranska straža*, god. XI, br. 9, Split, 1933, str. 354-355. Zanimljivo da tu autor spominje da je francuska školska krstarica "Jeanne d'Arc" bila oko 30-40 puta skuplja od školskog broda tipa "Jadran".

²⁷ D. M. P., Utisci sa moga prvog putovanja školskim brodom, *Jadranska straža*, god. XI, br. 9, Split, 1933, str. 352-353.

Austro-ugarske monarhije. “Margita” je prenamijenjena iz luksuzne i zabavi podatne kneževske jahte (austrijskog princa) u (prilično malen) školski brod, te najposlije u skladište za ugljen.²⁸ Učenici Nautičke škole u Bakru nekad su obavljali praksu na brodovima ondašnje Pomorske vlade u Rijeci: na parobrodima “Deli” (36 BRT), “Bátor” (83 BRT), te sporadično na jahtama “Hertha” i “Farnese”. Poznati likovni umjetnici (Vlaho Bukovac, Robert Frangeš-Mihanović, Oton Iveković, Izidor Kršnjavi, Ivan Tišov) nazočili su 20-dnevnom putovanju (1895.) od Venecije, Ravenne, te uzduž istarske i dalmatinske obale, a “Margita” je dobro došla i mineralogu Miju Kišpatiću za znanstvena istraživanja. Zapovjednik “Margite” 1901. bio je Vjekoslav Baborsky, 1908. (do prodaje) Nikola Turina, a cijelo vrijeme upravitelj stroja bio je Josip Sinčić.²⁹ Nastojanjem Izidora Kršnjavog, hrvatska je vlada od vojvode Roberta Parmanskog 1894. nabavila jahtu koja je dobila ime “Margita” (po tadašnjoj hrvatskoj banici). Izgrađena je u Birkenheadu (Engleska) 1880. (duljina 30 m, najveća širina 5 m), a imala je mogućnost pogona parom i jedrima. Kap. Bonaventura Urpani bio je prvi zapovjednik (do smrti 1900.), a nešto kasnije kap. ratne mornarice Dezider Kasumović. U to vrijeme školski brod za izobrazbu mladog kadra trgovačke mornarice nisu imale ni zemlje kao što su Italija, Francuska i Španjolska.

Prostraniji i pogodniji školski brod “Vila Velebita” izgrađen je u Kielu (Njemačka) 1909. zalaganjem hrvatske vlade, a tijekom prvog putovanja iz Kiela zapovjednik je bio kap. Nikola Turina. Kasnije je zapovjednik kap. Eugen Kavić (1909.-1912.), te kap. Nikola Gerechtshammer (do 1937.). Josip Sinčić je i na tom brodu također bio upravitelj stroja (ukupno tijekom 43 godine) do umirovljenja (1937.). Ugovorom o gradnji iz 1907. cijenila se na 180.000 maraka.

Školski brod “Margita” (ime žene zloglasnog bana Khuen-Hedervaryja dobio je na svečanom krštenju u Bakru 22. IV. 1894.) kupljen je za 12.000 forinti i predviđen za izobrazbu 15-18 učenika, a prodan je grofu Pavlu Oršiću za 10.000 forinti (kasnije prešla u vlasništvo parobrodarskog društva “Ungaro-Croata” i na Rijeci služila kao skladište ugljena).³⁰

²⁸ Vatroslav Cihlar, Bakar u našoj pomorskoj historiji, *Pomorstvo*, god. IX, br. 12, Rijeka, 1954, str. 662.

²⁹ Tatjana Delibašić, Margita, *Pomorska enciklopedija*, 4, (Ko-Mit), JLZ, Zagreb, 1978, str. 526. O kap. Nikoli Turini (1881.-1961.) vidi: R. F. Barbalić, Kap. Nikola Turina, *Pomorstvo*, god. XVI, br. 3-4-5, Rijeka, 1961, str. 152.

³⁰ Oliver Fijo, *Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX. stoljeću*, Jadranske monografije, knj. 1, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1956, str. 51-53. Pored novijeg izdanja Pomorske enciklopedije i Pomorskog leksikona, zatim u knjigama: *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872.-1947.-1997.*, (gl. urednik: Željko Lužavec; grafički uredio: Ivo Marendić), *Jadrolinija - Naklada Benja*, Rijeka, 1997, str. 13-16; Radojica Fran Barbalić - Ivo Marendić, *Onput, kad smo partili, Zapisi o posljednjim kvarnerskim jedrenjacima*, Posebna izdanja - 5, Matica hrvatska - Ogranak u Rijeci, Rijeka, 2004, str. 127, u starijoj literaturi mogu se vidjeti reproducirane fotografije “Margite” (sl. 23) i “Vile Velebita” (sl. 24) u knjizi: Bare Poparić, *Pregled povijesti pomorstva*, Dio II. (Od izuma parobroda do naših dana), Matica hrvatska, Tiskara Kuzme Rožmanića, Zagreb, 1933, str. 73, 75. Fotografija “Margite” nalazi se u časopisu *Pomorstvo*, god. XV, br. 1, Rijeka, 1960, str. 8.

“Margita” je zapravo željezni loger koji se prije kupnje od Roberta (vojvode od Parme) 1894. zvala “Farnese” (ex “Chonita”).³¹ Špiridon Brusina je 1894. izvršio istraživanja Jadrana upravo tim brodom koji je 1908. prodan,³² te je promijenio ime u “Valerie II”. Još u obrazloženju austrijskog zakona (krajem 1893. i početkom 1894.) naznačeno je: “*Ako se tendencija naše mornarice na jedra nastavi na dosadašnji način, onda se može potpuno točno predvidjeti dan na koji će ovaj dio naše mornarice potpuno iščeznuti iz brodarskih registara*”. Propadali su posljednji (veliki) jedrenjaci, te je mali broj očuvanih pretvoren u “trgovine ili hotele na vodi, a najčešće u školske brodove za obrazovanje pomorskog podmlatka”.³³

Kad nije bila na školskim putovanjima, jahta “Margita” tipa loger (dva sošna jedra i parni stroj brzine 5-6 čvorova) uporabljivala se za lučke radove.³⁴ Služila je polaznicima Nautičke škole u Bakru. Polaznici su jesenskih (rujan i listopad) i proljetnih mjeseci (travanj, svibanj i lipanj) svake subote (nakon dopodnevne nastave) oblačili mornarsko odijelo i odlazili na putovanje tim školskim brodom (do ponedjeljka ujutro). Na Duhove 1898. i nastojanjem Bare Poparića, zbog mogućnosti razvijanja hrvatske trobojnice na oba jarbola (tzv. velika gala), “Margita” je zaplovila prema Zadru i Splitu. Tako je “Margita” bila prvi parobrod koji je ušao u zatarsku luku razvijenih hrvatskih trobojnika, a uniformirani polaznici hrvatske nautike slobodno su šetali zatarskom Kalelargom (Širokom ulicom).³⁵ Nosivost “Margite” bila je do 80 tona. “Margita” je doživjela oluju u rujnu 1899. na putu između Cresa i Istre. Kapetan Bonaventura Urpani zapisao je o toj nezgodi: “*Kada bi nas ošinio jak val po boku, cieli brod bi zadržtao, koliko da smo udarili o greben ili u koji drugi parobrod. “Margita” je izgledala kao lopta, koju nestašan dječak baca sad amo sad tamo, po miloj volji*”. Nakon što su prošli Rijeku i stigli u Bakar, uslijed srčanog udara (zbog prevelikog napora) umro je brodski vođa Ivo Tiblias. Potaknut ovim sjevernojadranskim događajem, kapetan se prisjetio službe dok je brod bio u vlasništvu parmanskog vojvode, te onog nešto “blažeg”, lošeg (ne)

³¹ Jahta “Farnese” (ex engl. “Chonita”): dužina 29,87 m; širina 5,12 m; visina 2,74 m; 80 BRT; 54 NRT; stroj nominalnih 20 KS; zapovjednik Paolo Hauser. Vidi: *Anuario marittimo per l'anno 1894 dell' I. R. Governo marittimo in Trieste*, XLIV. Annata, Tipografia del Lloyd Austriaco editrice, Trieste, 1894, tab. LI.

³² *Pomorski leksikon*, JLZ “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1990, str. 454.

³³ Branko Kojić, *Propast brodarstva na jedra na istočnom Jadranu*, P. o. iz knjige Anali Jadranskog instituta, sv. IV, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1968, str. 123, 141. Poznati je primjer engleskog klipera “Cutty Sark” (izgrađen 1870.) usidrenog na Temzi blizu Londona. Ibid., str. 141, bilj. 400. Vidi također za taj brod: Alan Williers, *Posljednji klipier Cutty Sark*, (Prijevod s engleskog: Dragutin Iskra), P. o. C/1, Izdavač: Uredništvo časopisa Pomorstvo, Tisak: Novi list, Rijeka, (1967), 64. str.; Norman J. Brouwer, *The International Register of Historic Ships*, Third Edition, Chatham Publishing, London, 1999, str. 145-146; Colin Mudie, *Sailing Ships, Designs & Re-Creations of Great Sailing Ships - From Ancient Greece to the Present Day*, Adlard Coles Nautical, London, 2000, str. 103-105.

³⁴ Vlado Konestabo, Bakarska nautika, *Čuvar Jadrana*, god. V, br. 207, Split, 1952, str. 3.

³⁵ Bare Poparić, Uspomena na prvi hrvatski školski brod “Margita”, *More*, (Glasilo Jadranske straže Banovine Hrvatske, Mjesečnik za promicanje hrvatskih pomorskih ciljeva), god. II, br. 1, Zagreb, 1941, str. 4-6.

vremena kada se 7. veljače 1886. nijedan brod nije usudio izići iz Napulja, a ovaj brod je baš tada, na opće čuđenje, došao u luku.³⁶ U brodskim dnevnicima zapovjednika Dezidera Kasumovića spominje se da je kao volonter na školskim putovanjima (21.-23., te 28.-30. listopada 1905.) nazočio i profesor Božo Babić.³⁷ Kada su jednom (ne) zgodom učenici dotrčali i priopćili zapovjedniku “Margite” Dezideru Kasumoviću da se brod nasukao, uzvratilo im je mirno: “*A sada naučite kako se brod odsuče!*”. Jedanput prije I. svjetskog rata, “Vila Velebita” je uplovila u Pulu, a barba Niko Gerechtshammer nije poslušao savjet s drugog broda da ostane u luci jer je bilo jako jugo, već je isplovio prema Poreču i poučavao učenike manevriranju tijekom oluje. Kad bi “Vila Velebita” otvorenih jedara izlazila iz Bakarskog zaljeva, na brodu bi se začula pjesma: “Oj ti vilo, vilo Velebita...”.³⁸ Za Pomorsku školu u Bakru brod “Margita” je postao premalen jer su još 1903. postojala dodatna tri razreda, a povećani broj učenika nalagao je potrebu za većim brodom drugog tipa.³⁹

Školski brod(ovi) “Vila Velebita”

Bark-škuna “Vila Velebita” (ugrađen pomoćni parni stroj; 259 BRT) također je služio Nautičkoj školi u Bakru. Sveučilište u Zagrebu obavilo je 1913.-1914. hidrografska i biološka istraživanja na Jadranskom moru posredstvom tog broda. U Novigradu na vezu bila je tijekom I. svjetskog rata, a 1922. postala školskim brodom Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Talijani su je zaplijenili u tzv. travanjskom ratu 1941., a tijekom samog rata bila je na vezu u Veneciji. Potonula je pred Ortonom (Italija) 1945. Drugi istoimeni brod “Vila Velebita” (dužina 21,5 m; širina 5,8 m; gaz 2,2 m) izgrađen je 1948. za potrebe tadašnje tzv. JRM. Treća “Vila Velebita II.” izgrađena je 1956. (ime “Kali”; dužina 24,8 m; širina 5,9 m; gaz 3,6 m),

³⁶ Bare Poparić, Hrvatski školski brod u oluji (Godina 1899.), u knjizi: *Doživljaji hrvatskih pomoraca*, (Tisak i naklada Kraljevske sveučilišne knjižare Fr. Župana, (Stj. Kugli) u Zagrebu, 1904.), (pretisak), Naklada Benja, Rijeka, 1994, str. 78-80, 82-83.

³⁷ Diana Stolac, *Hrvatsko pomorsko nazivlje*, (Božo Babić, njegovi prethodnici i nastavljači), Biblioteka Dometi, n. s., knj. 128, Izdavački centar, Rijeka, 1998, str. 66. O Božu Babiću (1840.-1912.) kao prikupljaču pomorske terminologije vidi ponešto: Radovan Vidović, Pregled povijesti rada na sakupljanju i obradi hrvatske pomorske terminologije (od početka do drugog svjetskog rata), u knjizi: *Jadranske leksičke studije*, Književni krug, Split, 1998, str. 218-220. Prof. Dezider Kasumović je u tršćanskom Lloyd (od 1905. pa dalje) objavljivao pomorsko-tehničke hrvatske nazive broda i jedrilja, te talijanske i njemačke inačice, a prof. Nikola Gerechtshammer je od 1914. skupljao terminološku građu. Juraj Carić govori da je Khuenov režim nametnuo nazvilje školskom brodu “Vila Velebita”, te istisnuo “dvije jedine nautičke knjige” pisane hrvatskim, a zamijenjene talijanskim knjigama. Ibid., str. 225, 228-229.

³⁸ Radojica F. Barbalčić, *Poškropljeni z moren*, Anegdote o pomorcima, Posebna izdanja Matice hrvatske Rijeka, Rijeka, 1970, str. 96, 98-99. Inače, u poglavlju S “Vile Velebita” (str. 95-102) opisane su zgode na školskim brodovima “Margita” i “Vila Velebita”.

³⁹ N(ikola) Gerechtshammer, Historijat našeg školskog broda, *Jadranska straža*, god. III, br. 6, Split, 1925, str. 151.

a služila je kao školski brod Centra za usmjereno obrazovanje u pomorskom prometu iz Bakra.⁴⁰

Prvi školski brod "Vila Velebita" (izgrađen u njemačkom brodogradilištu Howaldts-werke u Kielu 1908.) u registar pomorske oblasti upisan je kao jahta, a luka pripadnosti (dok je nisu bombardirali njemački zrakoplovi 1945.) uvijek je bila Bakar. "Vila Velebita" izgrađena 1948. bila je tipa "barkase" i istraživački brod Centra za istraživanje mora u Rovinju, a imenjaka izgrađen 1956., iako malih dimenzija, služio je na ponos upornih stanovnika Bakra.⁴¹ Nautička škola u Bakru je oduvijek bila povijesna "prkos-škola mađarskoj najezdi na Jadran". "Vila Velebita" obavljala je plovidbe Kvarnerom (u smislu praktičnog usavršavanja nautičara) od subote do ponedjeljka, 8-10 dana Jadranskim morem, te tijekom školskih praznika po Sredozemlju.⁴² Tijekom prvog putovanja "Vila Velebita" je stigla u Gruž u ponedjeljak 5. listopada, a u utorak 6. listopada 1908. krenula je za Bakar. Tada se iznosi mišljenje: "*Koliko bi po mladež korisno bilo kad bi i austrijska vlada dala sagraditi sličan brod za dalmatinske nautikaše!*".⁴³ Ta "kraljevska školska lađa na paru i jedra" imala je 1913., osim zapovjednika i strojara, također i poslovođu za mornarstvo (Kuzma Randić), jednog vođu, tri stalna (jedan od njih kuhar) i dva nestalna mornara, po jednog stalnog i nestalnog ložača, školskog podvornika (Franjo Šišul), te slugu pomagača (Ivan Francisković). Učenici II., III. i IV. nautičkog razreda obavili su u školskoj godini 1912./1913. čak 15 pomorskih putovanja, a u razdoblju 21. lipnja do 2. kolovoza 1913. učenici najviših razreda (njih 40) obavilo je svoje prvo 6-tjedno ferijalno putovanje na brodu "Vila Velebita" (posjet važnijim lukama uzduž jadranske obale).⁴⁴

"Vila Velebita" na kojoj su putovali učenici i profesori Nautičke škole iz Bakra bila je 1913. godine i u Gružu.⁴⁵ Od 1913.-1914. "Vila Velebita" putuje na relaciji Trst-Kotor, a obavljeno je četiri znanstvene ekspedicije po Jadranskom moru.⁴⁶ U izvješću o putovanju "Vile Velebita" 1913. stoje razmišljanja: "*Nautička škola bez školskog broda jest tijelo bez duše. ...čar i privlačnost Vile leži baš u toj potpunoj slobodi gdje učenik*

⁴⁰ *Pomorski leksikon*, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990, str. 905-906.

⁴¹ Nikola Dadić, Školski brod Vila Velebita, *Vila Velebita*, (Časopis Dobrovoljne pomorske udruge Republike Hrvatske), br. 1, (rujan), Udruga Vila Velebita, Split, 1999, str. 14-15, 18-19.

⁴² Vatroslav Vukonić, Jedno putovanje "Vilom Velebita", *Pomorstvo*, god. XVI, br. 8-9, Rijeka, 1961, str. 241.

⁴³ Školski brod, *Prava Crvena Hrvatska*, god. IV, br. 190, (10. X. 1908.), Dubrovnik, 1908, str. 3.

⁴⁴ Tako je naredbom od 26. svibnja 1913. (br. 2102) dozvoljeno putovanje učenika tijekom velikih školskih praznika. Vidi: *Izveštaj Kr. Nautičke škole u Bakru za školsku godinu 1912.-1913.*, Tiskom Riječke dioničke tiskare, Rijeka, 1913, str. 10, 48, 50.

⁴⁵ *Crvena Hrvatska*, god. XXIII, br. 28, (12. VII. 1913.), Dubrovnik, 1913, str. 3.

⁴⁶ Ivo Šišević, Vila Velebita, *Pomorska enciklopedija*, 8, (Šo-Ž), JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1989, str. 469. Za putovanje "Vile Velebita" u kolovozu i studenom 1913. vidi: Vale Vouk, "Vila Velebita" u službi istraživanja Jadranskog mora, *Jadranska straža*, god. IV, br. 5, Split, 1926, str. 98-99, 102-104. Za (kompleksna) istraživanja Jadranskog mora vidi ponešto: Adam Benović - Božo Skaramuca, Istraživanja brodom "Vila Velebita", *Dubrovnik*, god. II (XVI), br. 5, Dubrovnik, 1973, str. 120-122.

*odmah znade ono što hoće i što bi želio znati. Vila daje pobudu za rad, za ambiciju, čega u školi nema. ...Brod na moru jedino je i uspješno sredstvo obuke... Učiti nautiku u sobi, u školi, isto je kao i učiti plivati na suhom. ...*⁴⁷

Drugo putovanje "Vile Velebita" bilo je ograničeno političkim razlozima do Kotora, a uz zapovjednika i 3 profesora bilo je 40 učenika na isplovljenju 22. lipnja 1914. Tri grupe učenika imali su posebno određene zadatke: najmlađi su upoznavali brod i opremu, te prve elemente navigacije, drugi su obavljali jednostavne časničke dužnosti, vodili obalnu navigaciju, manovriranje jedrima, a treći završeni šestoškolci zapovijedali su brodom, obavljali stražu, pisali brodski dnevnik, upravljali jedrima i dr. Jedna od tada nezamjenljivih strana školskog broda bila je da se mladi pomorac "već od 14 godine priučava na život morski - baš kao i naši stari, dični pomorci". Zbog ratnih okolnosti 1915. nisu vršena nedjeljna putovanja, već su samo izvršene dvije ekskurzije barkama poradi vježbi. Tadašnji dvorski savjetnik i nadzornik nautičkih škola u Austriji prof. Eugen Gelcich posjetio je "Vilu Velebita" u Kotoru.⁴⁸ "Kroz nastavu pitomac upoznaje objektivnu mornaričku stvarnost"⁴⁹, a na školskom brodu praktično i onu subjektivnu. Sporazumom Trumbić-Bertolini o podjeli brodova Austro-ugarske monarhije (7. rujna 1920.)⁵⁰ "konačno je priznato i pravo vlasništva i na školski brod "Vila Velebita".⁵¹ Milan Šenoa je napisao (put)opis putovanja "Vile Velebita" po Sredozemlju u proljeće 1922. (pod zapovjedništvom kap. Nikole Gerechtshammera) kada je proputovano 3.353 milje jedrima i parom. Za "Vilu Velebita" Milan Šenoa je rekao da je ponos grada Bakra.⁵²

Na prvo putovanje po Sredozemnom moru u organizaciji Dubrovačke pomorske akademije "Vila Velebita" je isplovila iz Dubrovnika 2. srpnja 1922., a na njoj je bilo 48 učenika. Plovili su do Messine, Napulja, Geneve (14. srpnja), te Hysersa i Marseillea

⁴⁷ C. B., Nautiku treba učiti i na brodu, *Pomorstvo*, god. XVI, br. 1, Rijeka, 1961, str. 13.

⁴⁸ Ferijalno putovanje "Vilom Velebita", *Izveštaj Kr. Nautičke škole sa školskom ladom "Vila Velebita" u Bakru za školsku godinu 1914.-1915.*, Tisak Kralj. zemaljske tiskare, Zagreb, 1915, str. 58, 60, 62. O Eugenu Gelčiću vidi: Božo Cvjetković, *Život i rad Eugena Gelcich-a*, Nakladom Upraviteljstva Č. k. Nautičke škole, Dubrovnik, 1910, str. 3-13.

⁴⁹ Milutin Pejanović, Neki problemi školovanja mornaričkog kadra, *Mornarički glasnik*, god. I, br. 2, Split, 1951, str. 102.

⁵⁰ Ivo Šišević, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja, *Pomorski zbornik*, knj. 3, Zadar, 1965, str. 918, 936.

⁵¹ Trgovačka mornarica Jugoslavije, *Rad*, god. II, br. 58, (23. XII. 1920.), Dubrovnik, 1920, str. 2.

⁵² Vatroslav Cihlar, Književni prilozi i putopisi, Dr. Milan Šenoa, S Vilom Velebita po Sredozemnom moru, *Pomorstvo*, god. XV, br. 1, Rijeka, 1960, str. 32, 34. Vidi također: Milan Šenoa, Izveštaj o 1. i 2. naučnom istraživanju Jadranskog mora god. 1913., *Prirodoslovna istraživanja Hrvatske i Slavonije*, sv. 2, JAZU, Zagreb, 1914, 36, (14) str. Inače, Milan Šenoa (1869.-1961.) sin je Augusta Šenoa, a bio je gimnazijski i sveučilišni profesor zemljopisa. Pisao je putopise, uspomensku prozu, romane, drame i komedije. Vidi: *Hrvatski putopis od XVI. stoljeća do danas*, Antologijski izbor, (Izabrao i priredio Dubravko Horvatić), (Naklada) "K. Krešimir", Zagreb, 2002, str. 308. Za bibliografiju vidi: *Pet stoljeća hrvatske književnosti*, (Milan Šenoa, Franjo Horvat Kiš, Musa Čazim Čatić), kolo V, knj. 67, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1966, str. 17-18.

(20. srpnja 1922.). Dionicu od Marseilla do Malte (650 milja) preplivali su uglavnom na jedra (550 milja) srednjom brzinom od 6 čvorova. Na Malti su bili 28. srpnja, Krfu 1. kolovoza, a u Gružu 5. kolovoza 1922. Učenici su bili podijeljeni u dvije straže, te su vršili (po danu i noći) redovitu službu na palubi, u stroju, na kormilu i pramcu. U Genovi su bili usidreni i vezani uz školski brod "Scuola redenzione Garaventa" (genoveška siročad po modernom sustavu reda i discipline pripravljana je na taj način za momčad ratne mornarice).⁵³ Za najpovoljnijeg vjetra brod je mogao razviti 13 jedara, a svrha mu je bila praktično vježbanje "pitomaca zavoda te naučno istraživanje domaće morske faune".⁵⁴ Pitomci pomorske akademije ostajali bi na putovanju morem po mjesec dana. Tako je, u praktičnom smislu, prva na redu za korištenje "Vile Velebita" 1925. bila bakarska, druga dubrovačka, a treća kotorska akademija. Te godine Dubrovčani su jedini putovali po Levantu (1924. godine je promijenjena relacija zbog kuge). "Vila Velebita" je otputovala iz Gruža 7. srpnja 1925., a na njoj se našlo 37 pitomaca pod vodstvom A. Ribolija i prvog časnika M. Čepulića. U Patrasu su bili 11. srpnja, kroz Korintsko more prama Korintskom kanalu prošli su 12. srpnja, te nadalje kroz Egejsko more prema Dardanelima.⁵⁵ Od Dardanela do Carigrada, nekih 110 morskih milja (200 km), "Vila Velebita" prevalila je noću između 15. i 16. srpnja 1925. pomoću stroja. U San Stefanu (10 km od Istambula) bili su ujutro 16. srpnja 1925.⁵⁶ Iz Istambula su otplovili 23. srpnja prema otoku Halki (Turska pomorska akademija). U atenskoj luci Pireju bili su 27. srpnja, a 1. kolovoza u Krfu. U dubrovačku luku došli su 6. kolovoza 1925.⁵⁷ Na početku putovanja "Vila Velebita" je iz Gruža plovila brzinom od 7 čvorova. Obavili su i vježbu uzbune na brodu i odlazak u čamce. U Patrasu (11. srpnja) "Vila Velebita" je plovila brzinom od 6 čvorova.⁵⁸ Uslijed jakog maestra 12. srpnja plovili su (otvorenim jedrima) 9 odnosno 10 čvorova (ugašen stroj). Prema Korintu plovili su brzinom od 6 čvorova. Pilot je od zapovjednika dobio 1.000 drahmi za prijelaz Korinskog kanala.⁵⁹ Uz Dardanele su gledali vrhove potonulih brodova iz

⁵³ Putovanje školskog broda "Vila Velebita", *Dubrovnik*, god. I, br. 64, (12. VIII. 1922.), Dubrovnik, 1922, str. 1-2.

⁵⁴ Nautički školski brod "Vila Velebita", *Jadranska straža*, god. I, br. 3, Split, 1923, str. 26. Tu je donesena fotografija "Vile Velebita" u Tarantskom zaljevu. Izgleda da je autor ovog članka bio Ivo Šišević. Vidi: Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 20, JAZU, Zagreb, 1984, str. 279.

⁵⁵ Putovanje "Vile Velebita", *Dubrovački list*, god. II, br. 33, (15. VIII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 5.

⁵⁶ "Vila Velebita" u Carigradu, *Dubrovački list*, god. II, br. 34, (22. VIII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 3.

⁵⁷ "Vila Velebita" u Ateni i na Krfu, *Dubrovački list*, god. II, br. 35, (28. VIII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 1-2.

⁵⁸ Luko Marčinko, Naučno putovanje dubrov. pom. akademičara u Carigrad, *Narodna svijest*, god. VII, br. 29, (21. VII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 2.

⁵⁹ Idem, Naučno putovanje dubrov. pom. akademičara za Carigrad, *Narodna svijest*, god. VII, br. 32, (11. VIII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 2.

bitke kod Galipolja (dvije potopljene njemačke krstarice).⁶⁰ U Istanbulu su 19. srpnja 1925. čamcima pošli na kupanje (u Scutari, predio u Maloj Aziji), a popodne je bila upriličena zabava poslanstva ondašnje države.⁶¹

Slično putovanje obavljeno je od 20. kolovoza 1926. iz Bakra prema Krfu, Kreti, Egiptu i Pireju⁶², a od 11. kolovoza Kotorska akademija obavila je praksu 31-dnevnog putovanja do Marseillea, kako je to zapisao Oliver Fijo, ondašnji učenik III. razreda Pomorske akademije u Kotoru.⁶³ “Vila Velebita” je također isplovila na školsko putovanje 19. lipnja 1933. koje je pohodio 41 učenik. Iz Bakra su krenuli prema jugu, ali su se zbog olujnog jugoistočnjaka morali 22. lipnja skloniti u zaljev Tajer. U Šibeniku su bili 24. lipnja gdje su učenici razgledali luku i lučke uređaje, te općenito spomenike što je bio uobičajeno nakon što bi im prethodno na brodu profesori održali predavanje o dotičnim mjestima. Izaslanstvo Jadranske straže posjetilo je školski brod u Skradinu 25. lipnja, a učenici su posjetili i slapove Krke. Zatim su otploveli do Dubrovnika (28. lipnja), Kotoru (30. lipnja), a 1. srpnja sklonili su se zbog nevremena u Tivtu. U Split dolaze 4. srpnja, te obilaze Dioklecijanovu palaču i arheološka nalazišta Salone, a u Bakar se vraćaju 6. srpnja 1933.⁶⁴ Voditelj školskog putovanja Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku 1933. bio je Ivo Lovričević. Putovanje 49 učenika II. i III. razreda počelo je 11. srpnja 1933. iz Gruža prema Orebiću, Hvaru (12. srpnja), Biševu, Bolu na Braču (14. srpnja), Splitu (15. srpnja) gdje su posjetili Meteorološku stanicu na Marjanu (16. srpnja), Kartografski institut i ondašnju Banovinsku galeriju slika (17. srpnja). Zatim su doputovali u Rab (18. srpnja), te istog dana u Krk i Bakar, gdje su idućeg dana posjetili Pomorsko-trgovačku akademiju i Trsat. Putovanje se nastavilo od Sušaka i Karlobaga (20. srpnja), Novigrada i ušća rijeke Zrmanje (21. srpnja), Šibenika (23. srpnja), Hvara i Korčule (25. srpnja), gdje su idućeg dana razgledali brodogradilište. Brod je stigao u Gruž 27. srpnja zbog bolesti učenika Vojislava Matića, a 29. srpnja 1933. okončano je i to putovanje.⁶⁵ Brodostrojari Bakarske akademije (III. i IV. razred, 33 učenika) trebali su obaviti školsko putovanje od 20. kolovoza do 3. rujna 1933., ali

⁶⁰ Idem - ibid., *Narodna svijest*, god. VII, br. 33, (18. VIII. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 1.

⁶¹ Idem - ibid., *Narodna svijest*, god. VII, br. 35, (2. IX. 1925.), Dubrovnik, 1925, str. 1.

⁶² Božo Cvjetković, “Vila Velebita” u Levantu, *Jadranska straža*, god. IV, br. 11, Split, 1926, str. 265-266.

⁶³ Oliver Fijo, Sa “Vilom Velebita” po Sredozemnom moru, *Jadranska straža*, god. X, br. 3, Split, 1932, str. 94-96.

⁶⁴ Marin Kobasica, Školsko putovanje Nautičkog ostsjeka u god. 1933. sa školskim brodom “Vila Velebita”, Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije s Brodostrojarskim ostsjekom u Bakru za školsku godinu 1933-34., *Godišnji izvještaj Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, Tiskara V. Smetana, Senj, 1934, str. 20-24.

⁶⁵ Školsko putovanje školskim brodom “Vila Velebita” u šk. god. 1932-33, Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1933-34., *Godišnji izvještaj Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, Tiskara V. Smetana, Senj, 1934, str. 75-77.

zbog administrativnih razloga 24. kolovoza počimlje redoviti rad uobičajen na brodu koji isplovjava tek 26. kolovoza 1933. Brod je 28. kolovoza stigao na sidrište u Gruža, zatim Šibenik (31. kolovoza), Split (2. rujna), te Bakar (3. rujna 1933.).⁶⁶

Školsko putovanje 1934. počelo je 16. lipnja kad je brod isplovio iz Gruža, a učenicima su prethodno vršili vježbe na jarbolima, te im je objašnjen brodski red. Tako je po poslovniku tijekom plovidbe "Vile Velebita" ustajanje učenika bilo u 6 sati (previjanje i spremanje visaljki (brandi), pokrivača i pojasa za spašavanje), zatim molitva (6:30 sati), potom od 7 do 8 h pranje palube i čišćenje metalnih dijelova (dežurni su prali i čistili učenički prostor i praonicu). Vježbe na jarbolima odnosno jedrima bile su od 8 do 8,30 h, doručak i odmor (8,30 - 9,30 h), dva sata stručne praktične obuke (9,30 - 10,30 h; 10,30 - 11,30 h). Nadalje, stariji učenici su vršili opservacije meridijanske visine i Sunca, a mlađi učenici i dežurni spremali su ručak (11,30 - 12,30 h) koji je bio u 12 h. U popodnevnoj nastavi sat stručne praktične obuke bio je od 16 do 17 h, a potom je zapovjednik simulirao uzbune na brodu (17 - 18 h). Večera je bila u 18,30 h, odmaranje (18,30 - 20 h), a u 20 h večernji nastup svih učenika, molitva i čitanje zaduženja za naredni dan. Nakon toga bi slobodni učenici išli na počinak (u učenički prostor), a službom zaduženi ostali bi na palubi (kvartir od službe zauzimao bi položaje, a slobodni spavao na palubi). "Vila Velebita" došla je u Split 20. lipnja, a budući su na putovanjima znali obolijevati učenici, profesori i ostala posada, tako da je 21. lipnja 1934. iskrcan radiotelegrafist Milan Stojković. Nakon četiri dana (uglavnom jedrenja, 21.-24. lipnja) na moru brod je stigao u Sušak. Prof. Ćiro Carić odveo je učenike u brodogradilište "Lazarus", a prof. Josip Surić na Trsat. Sljedeći dan obišli su gradiće Hrvatskog primorja (Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Novi Vinodolski i Senj), a popodne krenuli prema Rabu. Naredna tri dana (26.-28. lipnja) brod je bio u plovidbi na moru. U Šibenik stižu 29. lipnja, a sljedeći dan razgledaju znamenitosti i gradske utvrde. Pod jedrima brod stiže u Bar 3. srpnja 1934., te ostaje na vezu uz lukobran (posjetili su Novi i Stari Bar). Dalje kreću prema Boki kotorskoj 4. srpnja i stižu u Kotor, a potom i u Dubrovnik. Tako je tijekom putovanja od 19 dana (12 dana pod jedrima - 500 NM; 3 dana na paru - 300 NM) samo 4 dana proboravljeno u lukama.⁶⁷ Školsko putovanje brodom "Vila Velebita" 1935. počelo je 25. svibnja odlaskom iz Gruža za Carigrad (ukupno 49 učenika I, II i III. razreda). Prema Krfu plove 27. svibnja, a 28. svibnja posjećuju otok Vido. Učenici su blizu Krfa posjetili Ahileion (nekad ljetni dvorac njemačkog cara Vilima, poslije i carice Elizabete). Prolaskom kroz Korintski kanal 31. svibnja krenuli su prema Pireju gdje stižu 1. lipnja, te razgledaju dva suha

⁶⁶ Marin Kobasica, Školsko putovanje Brodstrojarskog ostsjeka u god. 1933. sa školskim brodom "Vila Velebita", Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije s Brodstrojarskim ostsjekom u Bakru za školsku godinu 1933-34., *Godišnji izvještaj Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Drž. pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, Tiskara V. Smetana, Senj, 1934, str. 25-26.

⁶⁷ Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u šk. god. 1933-34., *Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1934-35.*, Štamparija "Jadran", Dubrovnik, 1935, str. 33-35, 37-42.

doka, parobrode na popravku i velike pontone za dizanje objekata (mase do 50 t). Tog i sljedećeg dana (2. lipnja) učenici su posjetili Atenu. U Pireju su učenici (3. lipnja) razgledali tada novi putnički parobrod Jugoslavenskog Lloyda "Princeza Olga" na prvom putovanju (početak redovite putničke i teretne linije za Grčku, Siriju i Egipat). U Carigrad (Istambul) "Vila Velebita" je doplovila 7. lipnja, gdje su posjetili veliki Bazar (tada imao više 3.000 orijentalnih trgovina) i Sv. Sofiju, zatim Zlatni rog (8. lipnja), te Galatski toranj (9. lipnja). Europski dio Istambula, Peru, posjetili su 10. lipnja. U Izmir (Smirnu) dolaze 14. lipnja gdje obilaze Arheološki muzej i druge spomenike, a u Patrasu 19. lipnja posjećuju akropolu, stare gradske bedeme i utvrde, te podzemnu tamnicu gdje je po tradiciji Sv. Andriji odrubljena glava. Nakon dva dana plovidbe na moru, brod je stigao u Meljine 22. lipnja, a jednomjesečno putovanje završilo je u Dubrovniku 23. lipnja 1935.⁶⁸

Školsko putovanje "Vile Velebita" koje je uslijedilo 1936. obavljeno je na relaciji Ulcinj - Sušak. Voditelj putovanja bio je, kao i prethodnih godina, ondašnji ravnatelj zavoda (Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku) prof. Marin Kobasica. Brod je 1. kolovoza krenuo prema Mljetu, a 2. kolovoza 1936. usidrili su se pred Polačama na Mljetu, te nakon izleta na jezero krenuli prema Korčuli. Zatim je slijedio posjet Hvaru (3. kolovoza), Splitu (4. kolovoza) gdje je predavanje o Splitu i Solinu održao prof. Vlaho Kojaković, kako je to i inače bilo uobičajeno prije posjeta nekom mjestu. Nakon Makarske (6. kolovoza) i Trogira (7. kolovoza), bili su u Biogradu n/m i Preku (9. kolovoza), Rabu (10. kolovoza), Malom Kvarneru (Malinska, 11. kolovoza), Velikom Kvarneru (Crikvenica, 12. kolovoza), Kraljevici i Sušaku (13. kolovoza) gdje su posjetili zavjetnu crkvu Majke Božje i dvorac Frankopana na Trsatu (14. kolovoza). Proputovali su Rijeku, Volosko i Opatiju, te došli u Bakar (15. kolovoza), Krk (16. kolovoza), Pag (17. kolovoza), Šibenik (19. kolovoza), odakle su posjetili Skradin i slapove Krke (20. kolovoza). Nakon toga uslijedili su Vis (21. kolovoza), a učenik III. razreda Marijo Depolo iskrعان je zbog bolesti. Posjetili su i biševsku Modru špilju (22. kolovoza). U Gružu (23. kolovoza) su iskricali učenika III. razreda Stjepa Kotlarića (bronhitis) i učenika I. razreda Iva Granića (upala slijepog crijeva), a potom su stigli u Kotor. Nakon izleta na Cetinje (Njeguši, Lovćen; 24. kolovoza), posjetili su Državnu pomorsko-trgovačku akademiju u Dobroti, a zatim nastavili do Tivta i Meljina (25. kolovoza), te Ulcinja (26. kolovoza), da bi preko Bara i Budve (27. kolovoza), došli u Cavtat (28. kolovoza) i Dubrovnik (29. kolovoza 1936.).⁶⁹

⁶⁸ Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u god. 1934-35., *Izveštaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1935-36.*, Štamparija kod "Hadži Laze" K. H. Vidojkovića i Sinova, Paraćin, 1936, str. 27-38. Vidi također za putovanje 27. lipnja iz Kotora i dolazak 7. srpnja 1935. u Carigrad: Đorđe Bukilica, "Vila Velebita" sa đacima Pomorsko-trg. akademije iz Bakra u Carigradu, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 8, Split, 1935, str. 338-339.

⁶⁹ Marin Kobasica, Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u god. 1935-36, *Izveštaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1936-37*, Jugoslavenska štamparija, Dubrovnik, 1937, str. 23-36.

Na školskom putovanju "Vile Velebita" 1937. (relacija Dubrovnik - Sušak) putovalo je 46 učenika (20 iz I., 18 iz II., te 8 iz III. razreda), a otpočelo je 28. lipnja iz Gruža. Zbog jakog juga svratili su u Vela Luku (na otoku Šćedru, 29. lipnja). Kako je s vremena na vrijeme bilo uobičajeno na takvim putovanjima, vježbalo se sidrenje i privezivanje broda, bacanje čamca, prijenos sidra čamcem, vježbe na jarbolima, zavarivanje jedara i raspored učenika tijekom uzbune (30. lipnja). U Hvaru je brod ostao (30. lipnja i 1. srpnja) zbog jake bure, a iskrčani učenik Josip Luetić (upala slijepog crijeva) otputovao je za Dubrovnik. Posjetili su Mali Drvenik (1. srpnja) i Šibenik (2. srpnja). Učenici su se i kupali u moru, nedjeljom ili u slobodno vrijeme, obično ranije ujutro (u ovom slučaju, 4. srpnja). Samostalno su kompenzirali kompas učenici III. razreda, a I. razred imao je redovitu nastavu (5. srpnja). U Privlaci su (na otvorenom moru) vježbali spuštanje čamca, mjerenje dubina i način upisivanja dubina u pomorske karte, a mjerili su i dubine kanala Prevlake. Nakon Paga (5.-6. srpnja), Kraljevice (8. srpnja) gdje se iskrcao školski ljekar Filip Smolčić zbog bolesti, te Sušaka (9. srpnja) gdje su posjetili uprave Jadranske plovidbe i ostalih parobrodarskih društava, Mušku i žensku gimnaziju, Trgovačku akademiju, novčane zavode, tvornice, hotele i kupalište, uslijedio je neizostavan posjet Trsatu i Bakru (10. srpnja), a idućeg dana Državnoj pomorsko-trgovačkoj akademiji. Uvečer se vježbala Morseova signalizacija svijetlom (12. srpnja). Uslijedili su zaljev Tajer (13. srpnja), Starigrad (14. srpnja) i Split (16. srpnja). Tu su, između ostalih, razgledali ondašnja Jadranska brodogradilišta a. d. Split, a na 2 razarača i 2 putnička parobroda u gradnji (za "Jadransku plovidbu", po 500 BRT) učenici su mogli vidjeti ležajeve i bočne upore, konstrukciju kostura, vanjske oplata palube, zavarivanje dijelova i zakivanje ploča. Obišli su i dva plutajuća doka, te vidjeli radove u doku. Razgledali su Klis i arheološke iskopine Solina (17. srpnja). Nakon Makarske (18. srpnja), Neretve (Komin, Opuzen i Metković; 19. srpnja), nastavljaju za Vela Luku (otoka Šćedra; 20. srpnja) gdje učenici vježbaju vezivanje krme za kraj i napuštanje broda, te pristajanje na plutaču. Zatim slijede Korčula (21. srpnja), Dubrovnik (22. srpnja, gdje se iskrcao učenik Granić koji je pokazivao simptome upale slijepog crijeva), Molunat, Meljine (23. srpnja), Tivat, Kotor (24. srpnja), Risan (25. srpnja) i Cavtat (26. srpnja). U Dubrovniku 27. srpnja 1937. završava putovanje.⁷⁰

Zbog popravaka u brodogradilištu u Kraljevici do 21. srpnja 1838., "Vila Velebita" je krenula na školsko putovanje od 25. srpnja do 8. kolovoza 1938. Ukupno 50 učenika obavilo je prvog dana prve vježbe na jarbolima, a krenuli su iz Gruža 26. srpnja. Dizanje i namještanje jedara vježbali su pred lukom Polače na Mljetu. U Splitu (27. srpnja) su razgledali grad i posjetili Solin, a učenici II. i III. razreda koji su ga pohodili prošle godine, posjetili su Etnografski muzej (28. srpnja). Posjetom brodogradilištu razgledali su završetak radova na novim torpiljarkama "Zagreb" i "Ljubljana", pa su

⁷⁰ Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u god. 1936-37, *Izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1937-38*, Jugoslavenska štamparija, Dubrovnik, 1938, str. 24-35. Zanimljivo je da autor na str. 33. i 35. spominje *Dubrovnik II* (drugim riječima: Gruž) u smislu iskrajne i pristanišne luke.

ih ovom zadnjom proveli stručni tumači (29. srpnja). Nakon plovidbe uzduž uzobalja Hrvatskog primorja (Selce, Novi Vinodolski, Crikvenica i Kraljevica), pohode Sušak (30. srpnja), Trsat i Frankopanski dvorac (31. srpnja). Nakon posjeta Bakarskom zaljevu 1. kolovoza (prof. Marin Kobasica je posjetio upravu Pomorsko-trgovačke akademije), kreću prema Zadru (2. kolovoza) i Šibeniku (3. kolovoza). Posjetili su Skradin i hidrocentralu na slapovima Krke. Nakon Splita (4. kolovoza), kreću prema Komiži i čamcima pohode biševsku Modru špilju, te nastavljaju prema Veloj Luci (5. kolovoza). Slijede Orebić i Mljetski kanal (6. kolovoza), pa preko rta Oštro, Herceg Novi, zaljev Traste (7. kolovoza) gdje su se učenici kupali i natjecali u plivanju, ronjenju i vaterpolu, a vježbali su i veslanje preveslavši nekih 5-6 km. Najposlije stižu u Dubrovnik (8. kolovoza 1938.).⁷¹

Na novo školsko putovanje "Vila Velebita" se zaputila 28. srpnja 1939. iz Dubrovnika. Na sjednici Brodskog školskog vijeća održano je sjećanje na spomen zapovjednika Nikole Gerechtshammera i kap. Mate Čepulića koji su preminuli 16. siječnja i 11. veljače 1939. Nakon Metkovića (30. srpnja) i Omiša (31. srpnja), posjetili su Šibenik (2. kolovoza) gdje, između ostalih, posjećuju i tvornicu sulfida. Zatim prolaze pokraj Zadra (3. kolovoza), Hrvatskog primorja (4. kolovoza) i dolaze u Bakarski zaljev (5. kolovoza) gdje su posjetili grobove kap. Nikole Gerechtshammera i prvog časnika kap. Mate Čepulića. Nakon Sušaka, otputovali su brzim vlakom u Zagreb (6. kolovoza). Obišli su Kaptol, stari Gradec, Grič, crkvu Sv. Marka, staru crkvu i kuću Petra Zrinskog, Ilicu, velike trgovačke radnje, Prvu hrvatsku štedionicu, Zrinjevac, Strossmayerovu galeriju i dr. Nakon posjeta Ljubljani (8. kolovoza), vraćaju se u Sušak (9. kolovoza) gdje su učenici I. razreda, koji nisu išli na ovaj dio ekskurzije u unutrašnjost Hrvatske i Slovenije, ostali pod vodstvom nastavnika Antuna Marića vršiti službu na brodu, posjetili Trsat, Frankopanov dvorac, Tvornicu papira, Martinšćicu i brodogradilište "Lazarus". Blizu Raba (11. kolovoza) u zaljevu Svete Eufemije vježbali su postupak upravljanja ručnim kormilom i pojačavanje uzda kormila u slučaju oluje. Po noći (23-24 h) učenici II. i III. razreda pomoću nebeskog planisfera izvodili su orijentaciju na nebu. Usidrili su se pred Novigradom u Novigradskom moru (12. kolovoza). Zbog bure nisu krenuli Zrmanjom do Obrovca, nego se usidrili pred ulazom u Karinsko more (13. kolovoza) i posjetili samostan Sv. Paškala. Do otvorenog mora su prošli kroz Novigradsko more, Podgorski kanal i tjesnac Ljubač. Zapovjednik broda je poučio učenike uzbuni napuštanja broda u čamcima za spašavanje (14. kolovoza). U zaljevu Vrbosko (15. kolovoza) učenici su se kupali na plaži tijekom blagdana kada obično nije bilo redovite obuke. U Splitu (16. kolovoza) učenici I. razreda razgledali su Dioklecijanovu palaču, Etnografski muzej, stari Solin, a učenici II. i III. razreda posjetili su Hidrografski ured ondašnje mornarice i promatrali izradu pomorskih karata. Putovali su dalje prema Visu i Komiži (17. kolovoza), a u luci Badija blizu Korčule privezali su se za plutaču.

⁷¹ Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u god. 1937-38., *Izveštaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1938-39*, Jugoslavenska štamparija, Dubrovnik, 1939, str. 22-29.

Obišli su Korčulu i krenuli prema Dubrovniku (19. kolovoza) poradi iskrcaja 3 oboljela učenika: Iva Margetića (svrab), Josipa Maržića (kronični otitis - upala uha) i Dimitrija Kotura (otekla noga). Nakon Kotora (20. kolovoza), u Tivtu (21. kolovoza) posjetili su novi tanker "Perun" (3.500 t nafte). U Ulcinju (22. kolovoza) su posjetili solanu (osnovanu 1934.) koja je imala preko 100 solnih bazena, 8,5 milijuna m² površine, 800 zaposlenika i proizvodnju od preko 1.500 vagona soli (1/10 cjelokupne konzumacije u ondašnjoj Jugoslaviji). Nakon Budve (23. kolovoza), vratili su se prema Cavtatu (24. kolovoza) gdje su spustili i raspemili sva jedra. Na završnoj sjednici Brodskog školskog vijeća obično bi profesori ocijenili učeničko vladanje, mornarske sposobnosti i one vojnog pomorstva, te donijeli godišnje ocjene za upisnice i svjedodžbe. Ravnatelj je posebno pohvalio poručnika bojnog broda II. klase Zvonimira Grbića zbog predanosti dužnostima i metodičnosti nastavničkog rada. Prije uplovljavanja u Dubrovnik (25. kolovoza 1939.), učenicima su podijeljene godišnje svjedodžbe.⁷²

Najkasnije do kraja prosinca, učenici su morali nakon obavljenog putovanja predati samostalno sastavljeno izvješće tjeka putovanja Upravi škole, a tri najbolja izvješća svake akademije nagrađivana su po 100, 150 i 200 dinara.⁷³ Uslijed ratnih prilika, putovanja su vršena do 1940. godine.⁷⁴ Zanimljivo je da je kao vlasnik "Vile Velebita" 1935. naznačena Hrv. Slav. zemaljska vlada u Zagrebu⁷⁵, dok za sljedeću 1936. stoji da je vlasnik Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije u Beogradu.⁷⁶ Međutim, u podacima za 1912.-1913. stoji da je vlasnik "Vile Velebita" Kraljevska hrvatska vlada (Nautička škola)⁷⁷, za 1922.-1923. Hrvatska nautička škola⁷⁸, a za 1937.-1938. Bakarska nautička škola.⁷⁹

⁷² Marin Kobasica, Školsko putovanje školskim brodom "Vila Velebita" u god. 1938-39., *Izveštaj Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1939-40*, Dubrovačka hrvatska tiskara, Dubrovnik, 1940, str. 13-25.

⁷³ Miloš Lipovac, Školska putovanja brodom "Vila Velebita", *Zbornik Fakulteta za pomorstvo u Kotoru*, god. X, br. 9-10, Kotor, 1983/1984, str. 55.

⁷⁴ Špiro Savin, Postanak i razvitak dubrovačke "Nautike", *Dubrovačko pomorstvo*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952, str. 18.

⁷⁵ *Pomorski godišnjak za 1935 godinu*, god. IX, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Štamparija "Radenković", Beograd, 1935, str. 150-151.

⁷⁶ *Pomorski godišnjak za 1936 godinu*, god. IX, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Štamparija "Radenković", Beograd, 1936, str. 152-153. Kao i prethodne godine stoji, između ostalih, ovi opći podaci: dužina 35,7 m; širina 7,6 m; visina 3,5 m; 257 BRT; 74 NRT.

⁷⁷ "Royal Croatian Government (Nautical School)". Vidi: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, 1912-13*, Vol. I. (Steamers, Sailing Vessels, and Owners), London, 1912, nenumerirano, pod parobrodima (VIK-VIL).

⁷⁸ "Croatian Nautical School". Vidi: *Lloyd's Register of Shipping, 1922-23*, Vol. I. (Steamers and Motor Vessels), London, 1922, nenumerirano, pod jedrenjacima (VIC-VIM).

⁷⁹ "Bakar Nautical School". Vidi: *Lloyd's Register of Shipping, 1937-38*, Vol. I. (Steamers and Motorships of 300 tons gross and over, Steamers and Motorships under 300 tons, Trawlers, Tugs, Dredgers, &c., Sailing Vessels, List of Ship Owners, &c.), London, 1937, nenumerirano,

Brod "Vila Velebita II." (ex "Kali"), izgrađen 1956. u Zadru, poklonjen je Pomorskoj školi u Bakru 1973., a još kao putnički brod imao je mogućnost prijevoza 250 putnika. Zapovjednici su mu bili kap. Miroslav Čorić (1973.-1991.), kap. Srećko Suserić (1991.-1994.), kap. Savo Sancin (1994.-1998.) i od tada kap. Jurko Karninčić (sada kap. Burić). Pogonski stroj "Ansaldo" (258 kW) zamijenjen je 1994. strojem "Issota Fraschini" (603 kW). "Vila Velebita II.", pored namjene za obveznu izobrazbu učenika Pomorske škole u Bakru, služi i za prijevoz prema destinacijama Primorja, iz Rijeke u Bakar i za Bakarsku noć.⁸⁰

Jedan od osnivača "Mornarske škole" (za siročad pomoraca, iseljenika i svjetioničara) u Korčuli bio je Marcel Kolin, a izobrazba je trajala 3 godine.⁸¹ "Mornarska škola Kraljevića Tomislava" u Korčuli (osnovana 1934.) zatvorena je ljeti 1943., a imala je školski brod "Mornar" (ex "Nad", izgrađen u Glasgowu 1892., vlasništva N. A. Dubokovića iz Jelse; 220 KS) koji je tijekom II. svjetskog rata bio potopljen u Splitu.⁸² U brodogradilištu "I. Cetinić" u Korčuli rekonstruirao se "Nautičar" (bivši talijanski ribarski brod - kočar "Ambra", izgrađen u Civitanovi 1943; 57 BRT; 200 KS) u svrhu školskog broda za Pomorsku školu u Kotoru, koja ga je nabavila 1954. godine. Srednja pomorska škola u Dubrovniku nabavila je 1954. brod "Nautika" (ribarski brod - kočar, izgrađen u Malom Lošinju 1947; dužina 23,7 m; širina 6,2 m; visina 2,7 m; 69 BRT; 35 NRT; 150 KS). Od zarađenih sredstva povremenog prijevoza tereta tim brodom nabavljala se oprema za školu.⁸³ Taj brod "Lošinj" (kasnije "Nautika") dobila

pod parobrodima i motornim brodovima ispod 300 tona (VIK-VIN). Inače, u ovim Lloydovim Registrima stoje uvijek isti podaci za dimenzije "Vile Velebita": dužina 119 stopa (36,27 m); širina 25,6 stopa (7,8 m); dubina 11,9 stopa (3,63 m).

⁸⁰ (Luciano Keber), Naši školski brodovi (1894.-1999.), u ediciji: *Pomorska škola Bakar 1849.-1999.*, (gl. urednik: Diana Stolac), Izdavač: Pomorska škola Bakar, Bakar, 1999, str. 80-82. Inače, na str. 64-83 tog rada doneseni su faksimili rukopisa, presjeci i dosta fotografija "Margite", "Vile Velebita" i "Vile Velebita dva" u prepoznatljivoj maniri grafičkog urednika Iva Marendića.

⁸¹ Marcel Kolin, Mornarska škola na Korčuli, u knjizi: *Jedrenjaci, Priče i slike starih brodova i kapetana*, (Binozina biblioteka, knj. V, "Binoza" Nakladni zavod, 1934), pretisak, (priredio: Ivo Kolin), Tiskara Domagoj, Zagreb, 2006, str. 107-108. Na str. 107. nalazi se fotografija školskog (paro)broda "Mornar".

⁸² Zanimljivo je da su polaznici "Mornarske škole Kraljevića Tomislava" iz Korčule na Jadranskoj izložbi u Zagrebu 1938. na jarbolu uzdignutom pred glavnim paviljonom svakodnevno izvodili mornarske vježbe tijekom podizanja i spuštanja zastave, što je predstavljalo dodatnu čar te izložbe. Vidi: Jadranska izložba u Zagrebu - najuspjelija propaganda za naše more 25 VI - 5 VII 1938, *Jadranska straža*, god. XVI, br. 8-9, Split, 1938, str. 311. Ponešto o toj školi vidi: M. K., Mornarska škola Kraljevića Tomislava u Korčuli, *Jadranska straža*, god. XIII, br. 11, Split, 1935, str. 462-463. Brodospas je 1950. u Splitu izvadio p/b "Mornar" (169 BRT) koji je kasiran. Vidi: *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Štamparija "Rad", Beograd, 1952, str. 210; Anton Botrić, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, *Pomorski zbornik II*, JAZU, Zagreb, 1962, str. 1258, 1260, 1271. Inače, na str. 1258, između 1264-1265, te 1270 ovog rada mogu se vidjeti fotografije "Vile Velebita", te bakarskih profesora i časnika 1925. godine.

⁸³ Ibid., str. 1271; *Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja*, godina 1955, Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, str. 112-113.

je Pomorska škola u Dubrovniku pripojenjem Ribarskog tehnikuma iz Zadra 1951. (Ribarski odjel ukinut je i pripojen Nautičkom odjelu u Dubrovniku 1952./53.). Brod "Nautika" je prodan 1976. brodogradilištu "Vodopija Ivo - Srećko" iz Betine (Murter) zbog financijskih pitanja i derutnosti za ondašnjih 180.000 dinara. Tako su za praktičnu obuku postojali regatni kuter (krstaš s motorom) "Lovrjenac", jedrilica L 5, motorni čamac, manji čamac za pojedinačno i veći za grupno veslanje. Pomorski fakultet u Dubrovniku imao je 1993. samo jedan čamac u okviru školskog plovnog parka.⁸⁴

Još 1923. postojali su prijedlozi i mišljenja u svezi gradnje kraljevske jahte koja bi "proizašla kao rezultat pregnuća cijelokupnog našeg naroda, a ne samo kao suhoparni vladin akt", te bi bila namijenjena ondašnjem kraljevskom dvoru i vladi, ukupnih troškova oko 20-30 milijuna dinara.⁸⁵ Tako je ta "nacionalna" jahta mogla služiti i za "znanstvena putovanja kao školski brod", a bila bi "nacionalni ponos" i "reklama" u inozemstvu kako je spomenuta mogućnost gradnje na domaćem brodogradilištu.⁸⁶ Jadranska straža je u lipnju 1926. donijela odluku da se kao poklon ratnoj mornarici nabavi školski brod (uz izdvajanje 1.200.000 dinara)⁸⁷, a slična odluka o nabavci zaključena je u studenom 1926. na II. sastanku delegata Izvršnog odbora Jadranske straže u Beogradu⁸⁸, te naglašena važnost plovidbe takve krstarice u strane zemlje⁸⁹ od kojih je Italiji zasmetalo ime krstarice "Dalmacija" koja je nabavljena u "maglenoj" Engleskoj.⁹⁰ Pomorska vojna akademija u Gružu (od 1923.) vršila je prvotno obuku na brodovima za redovnu obuku, druge godine školskom krstaricom "Dalmacija" (1926.-1933.), a onda je od Jadranske straže kupljen i opremljen školski motorni jedrenjak

⁸⁴ Niko Ogresta, Sto dvadeset peta obljetnica Pomorske škole Dubrovnik, *125. obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku*, Pomorska škola Dubrovnik, Dubrovnik, 1977, str. 9; Antun Ničetić, O nekim pitanjima pomorskog školstva jučer, danas i sutra, Prigodom 130. obljetnice početka rada dubrovačke Nautike, *Naše more*, god. XXIX, br. 3-4, Dubrovnik, 1982, str. 150-151, 155; Idem, Brodske posade i njihovo obrazovanje u kontekstu razvoja brodarstva na hrvatskoj obali, *Naše more*, god. XL, br. 5-6, Dubrovnik, 1993, str. 253.

⁸⁵ Mijo Kosić - Hanibal Capponi, Za gradnju kraljevske jahte, *Jadranska straža*, god. I, br. 1, Split, 1923, str. 17. Inače, autori ovog članka su potpisnici Odbora za gradnju kraljevske jahte u Kraljevici.

⁸⁶ Autor M. Rondet-Saint u knjizi "*L'avenir de la France est sur mer*" ("Budućnost Francuske je na moru", Paris, 1911.) govori u XIII. poglavlju ("Nužnost jedne nacionalne jahte") o važnosti takve jahte (koja bi u ratu bila "pomoćni krstaš") jer su troškovi za najam trgovačkih parobroda povećali, a preuređenje nekog broda iznosilo je 100.000-200.000 ondašnjih franaka. Vidi: Pomorac, Potreba nacionalne jahte, *Jadranska straža*, god. I, br. 2, Split, 1923, str. 11-12.

⁸⁷ S. Alfirić, Potreba školskog broda, *Jadranska straža*, god. IV, br. 11, Split, 1926, str. 247.

⁸⁸ Pred izvršenjem kupnje školskog broda, *Jadranska straža*, god. VI, br. 6, Split, 1928, str. 188. Mjesni odbori Jadranske straže u Slavonskoj Požegi i Novoj Gradiški izdvojili su za Izvršni odbor po 2.000 dinara za nabavku školskog broda. Vidi: Doprinosi za školski brod, *Jadranska straža*, god. VI, br. 11, Split, 1928, str. 356.

⁸⁹ Naši iseljenici o krstarici - školskoj lađi "Dalmacija", *Jadranska straža*, god. IV, br. 12, Split, 1926, str. 302.

⁹⁰ M. P., Italijani i naša krstarica - šk. lađa "Dalmacija", *Jadranska straža*, god. IV, br. 12, Split, 1926, str. 303.

“Jadran” uz pomoć Ratne mornarice, te poklonjen za potrebe te akademije. Nakon popravka u Viškom brodogradilištu, “Uprava škole i kurseva mornarice NOVJ” ima prvi školski brod, motorni jedrenjak “Nirvanu”, za praktičnu obuku od 14. studenog 1944., koji je do demobilizacije trgovačkih brodova 1945. služio za školske potrebe.⁹¹ Jadranska straža je u svrhu upoznavanja Jadrana namjeravala organizirati još 1935. godine 10-dnevna krstarenja jahtom “Nirvana” (12 kabina po 2 postelje).⁹² Strane države imale su institucije posebnih “škola na brodu” (*navi scuola, navires-Ecoles, ships-school*), a Pomorska vojna akademija u Gružu imala je svoj školski brod “Sitnica” (austrijski ex “Najade”)⁹³ kojim su 1930. posjetili Aleksandriju.⁹⁴ Vojnopomorska

⁹¹ Potrebno je razlikovati ovu “Nirvanu” (luka pripadnosti Zlarin; vlasništva Ante Vukova i drugova; izgrađena u Korčuli 1903.; dužina 24 m; širina 5,2 m; visina 2,3 m; 55 BRT; 40 NRT) od jedrenjaka “Nirvane” Dalmacijaturista iz Splita (nacionalizirani ex-”Otac Petar”, vlasništva Špira Bezića i braće iz Stomorske; izgrađen u Genovi 1921.; dužina 28,3 m; širina 7,1 m; visina 3,1 m; 143 BRT; 99 NRT). Vidi: *Pomorski godišnjak za 1939-1940*, god. XIII-XIV, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija Pomorskog saobraćaja u Splitu, Štamparija “Radenković”, Beograd, 1940, str. 148-149; Marijan Žuvić, Konačni prijedlog Zakona o odšteti za oduzetu imovinu pred Saborom, Jedrenjaci nasukani na - članku šestom!, *Slobodna Dalmacija*, god. LIV, (subota, 22. lipnja 1996.), Split, 1996, str. 11; Idem, Što (ni) je donio Zakon o naknadi za oduzetu imovinu, Jadranski brodari najveći gubitnici, *Slobodna Dalmacija*, god. LIV, (subota, 19. listopada 1996.), Split, 1996, str. 11. Motorni jedrenjak “Nirvana” (luka pripadnosti Zlarin; 57 BRT; 37 NRT; nosivost 80 t; 80 KS) rashodovan je 1947. uslijed dotrajalosti, ali se nalazi na spisku Brodarskog poduzeća “Lovćen” iz Kotora (osnovano 1. V. 1948.). Vidi: *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Štamparija “Rad”, Beograd, 1952, str. 146, 157; Dušan Miljanić, Vojnopomorsko školstvo, *Pomorski zbornik I*, JAZU, Zagreb, 1962, str. 758, 765.

⁹² Norka Machiedo Mladinić, *Jadranska straža 1922.-1941.*, Dom i svijet, Zagreb, 2005, str. 169. Na str. 54, 134-135, 221 spominju se podaci o školskom brodu “Jadran” (predaja i posvećenje broda 9. rujna 1933.), a na str. 116 i 136 donesene su fotografije “Jadrana” i “Vile Velebita”.

⁹³ L., O školskim lađama i praktičnoj poduci pomorskog naraštaja, *Jadranska straža*, god. III, br. 2, Split, 1925, str. 33. Fotografije “Sitnice” donesene su u: *Jadranska straža*, god. III, br. 6, Split, 1925, str. 153, 155. Austrijski ratni brod “Najade” je porinut 1891. (istisnina 554 tone(late); dužina 48 m; širina 7,8 m; srednji gaz 2,7 m; snaga stroja 500 (indiciranih) KS, brzina 9 čvorova ili milja/sat). Vidi: *Annuario marittimo per l'anno 1913*, LXIII Annata, Tipografia del Lloyd Austriaco, Trieste, 1913, tab. X. Za brod “Sitnicu” (ex-”Bakar”) stoji da je izgrađen u Malom Lošinju 1900. (dužina 34,5 m; širina 5,7 m; visina 2,9 m; 119 BRT; 43 NRT; 30 (nominalnih) KS; 230 (indiciranih) KS; vlasništvo: Brodarsko a. d. “Boka” iz Kotora). U podacima iz 1924. i 1925. stoji da je brodski motor snage 232 (indiciranih) KS, a da se radi o putničko-teretnom parobrodu za redovnu plovidbu odnosno brodu male obalne plovidbe. Vidi: *Pomorski godišnjak za 1930. godinu*, god. IV, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Narodna tiskara “Novo doba”, Split, 1930, str. 124-125; *Trgovačka mornarica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca*, Stanje: koncem oktobra 1924, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Direkcija Pomorskog saobraćaja u Splitu, Splitska društvena tiskara, Split, 1925, str. 34-35; *Popis jedinica kraljevske mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa njihovim signalnim i radio-telegrafsko-zovnim znakom*, Stanje koncem decembra 1925, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Direkcija Pomorskog saobraćaja u Splitu, Trgovačka tiskara E. Desman, Split, 1926, str. 14.

⁹⁴ (M. P.), Poseta naših podmornica Orijentu, *Jadranska straža*, god. VIII, br. 9, Split, 1930, str. 262-265; *Ibid.*, *Jadranska straža*, god. VIII, br. 11, Split, 1930, str. 309-312. Na str. 262 donesena je fotografija posade i posjetitelja na palubi broda “Sitnica”.

akademija (u zgradi bivše Pomorske vojne akademije) u Gružu (1946.) seli u Divulje (1947.) i Pulu, pa su tako postojali čamčani vod za potrebe obuke u veslanju i jedrenju, te odred školskih brodova (patrolni čamci, minolovci, remorkeri i dr.), a kasnije se u školske svrhe sporadično koriste i suvremeniji brodovi. Stavljanjem u funkciju školskih brodova "Jadran" (1949.) i "Galeb" (1953.) pitomci I. godine idu mjesec dana na logorovanje (upoznavali su otoke i obalu "kuteriranjem" - veslima i jedrima kutera, praćeni remorkerima ili sl.), a II. i III. godine išli su na krstarenje Jadranom ili u posjet stranim mornaricama u inozemstvo. Tako su od 1951. obavljana putovanja po Sredozemnom i Sjevernom moru, Baltiku, Crnom moru (Poljska, Norveška, Francuska, Maroko, Tunis, Egipat, Sirija, Libanon, Grčka, Turska, ondašnji SSSR) i dr.⁹⁵

Postojala je bezuspješna namjera 1952. (nakon izlaska tzv. "Bijele knjige") da se izučavanje časnika obavlja na jednom većem teretnom brodu. Čelični motorni jedrenjak "Palagruž" (ex "Ingeborg II", izgrađen u Rendsburgu 1931; dužina 41,06 m; širina 7,73 m; visina 2,74 m; gaz 3,3 m; 268 BRT; 122 NRT; 4 cilindra po 150 KS) ustupila je 1955. Jadranska slobodna plovidba u svhu školskog broda trgovačke mornarice (Srednje pomorske škole u Bakru)⁹⁶, ali je zakratko vraćen uobičajenijem pomorskom gospodarstvu. Motorni jedrenjak za prijevoz tereta "Lavsa" preuređen je 1955. za školsku svrhu, kao i jedrilica "Dubravka". Školska krstarenja i dnevne školske vožnje obavljala je do 1968. "Lavsa", a "Dubravka" (u sastavu Brodarske podoficirske škole) do rashodovanja 1964. godine. Loger "Lavsa" imao je 124 BRT i dizel-motor od 120 KS, a mogao je primiti 25 pitomaca, 2 nastavnika i 17 članova posade.⁹⁷

Razvidna je bila činjenica nesnalaženja i neizvježbanosti završenih nautičara, ali također je postojao i "opći otpor protiv nabave školskog broda".⁹⁸ U Splitu je još 1946. Ministarstvo pomorstva organiziralo konferenciju gdje se predlagao i školski (preuređen trgovački) brod za sve škole, ali ga zadugo i ikako nije bilo.⁹⁹ Postojala su mišljenja da bi npr. krstarica u ratnoj mornarici ispunila zadaću školskog broda, te da nije potreban jedrenjak koji bi, inače, mogao profilirati mornare za mornarsko zvanje,

⁹⁵ Dušan Miljanić, Vojnopomorsko školstvo, o. c. (91), str. 771. Između str. 784-785 ovog rada nalaze se fotografije školskih brodova "Jadran" i "Galeb". Također fotografije tih brodova nalaze se u trojezičnoj publikaciji (prijevod na ruski i engleski): *Ratna mornarica, pomorstvo i riječno brodarstvo Jugoslavije*, (Prijevod na engleski: Sirišćević Slavko - Vekarić Živko), Izdanje Vojnopomorske oblasti Split, ČGP "Delo" Ljubljana, str. 59, 90.

⁹⁶ Školski brod naše trgovačke mornarice, *Pomorstvo*, god. X, br. 5, Rijeka, 1955, str. 132. Podaci u *Lloydovom registru* 1937-38 možda su najegzaktiji jer spominju puno ime starog naziva broda i ispravno zapisano mjesto gradnje, dok se u *Godišnjaku pomorstva* 1955. (str. 68-69), te *Godišnjacima pomorstva* za godinu 1957. i 1958. (str. 32-33; 34-35) i dr. spominju u tom smislu neprecizni podaci.

⁹⁷ Stipe Lakoš, Školski brodovi, *Zbornik Više Pomorske škole u Kotoru*, 1, Kotor, 1974, str. 192.

⁹⁸ Pomorci i njihovo školovanje, Mišljenje Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva, *Pomorstvo*, god. XVIII, br. 6, Rijeka, 1963, str. 180.

⁹⁹ Marijan Plečko, Pomorska škola u Malom Lošinj (1855-1970), *Mornarički glasnik*, god. XX, br. 2, Split, 1970, str. str. 282.

a stručni pomorski kadar praktično znanje stjecao bi na jedinicama flote.¹⁰⁰ Prevaga korisnosti navigacijskih simulatora nad školskim brodom očituje se u jednom vidu zapovjednikova izbjegavanja nevremena i prometno posjećenijih pravaca putovanja zbog sigurnosti studenata, a ktome školski jedrenjak košta oko 10 milijuna američkih dolara (novac za koji bi se moglo kupiti 4 kompleta brodskih simulatora i 69 jedrilica), te troškovi korištenja i održavanja oko 1,5 milijuna američkih dolara.¹⁰¹ Svrha školskog broda kao predmeta nadmetanja i prestiža s obzirom na visokorazvijene zemlje, te praktične izobrazbe pomoraca koji će vršiti višegodišnju službu na visokosofisticiranim trgovačkim i ratnim brodovima, pomalo je bespredmetna susljedno dugoročnoj financijskoj isplativosti, osim ako se ne radi o slučaju kada ulagače i sponzore početno ne vodi zamisao o velikoj ili ikakvoj dobiti, već stvaranju ili potenciranju već postojećeg reklamnog karaktera, tradicije i promidžbe (multi)nacionalnog identiteta pojedin(a)ca, skupina ili moguće cijele nacije. U Projektnom zahtjevu za izgradnju školskog broda je, između ostalog, stajalo: “...*Taj brod bit će u skladu sa suvremenim tehničko-tehnološkim postignućima u domeni mehaničke i vjetrene propulzije, zatim ekonomičnosti pogona i održavanja, navigacije, komunikacija i - iznad svega - sigurnosti. Brod će služiti za proučavanje mora i pojava na njemu, mornarima za razvijanje osjećaja za vjetar; valove...*”.¹⁰²

Školski brod “Jadran”

Barkantin “Jadran” priskrbljen je dobrovoljnim priložima članova ondašnje Jadranske straže (istisnina 720 t, brzina veća od 14 čv, balasta 160 t poradi stabiliteta).¹⁰³ Taj brod izgrađen po tipu križne škune s tri čelična jarbola dobio je prvu klasu Germanskog Lloyda za dugu plovidbu, te tri čelične palube (manevarsku, glavnu i međupalubu).¹⁰⁴ Pitanje školskog broda vuklo se više od 10 godina od osnutka Jadranske straže, a za njega su dati “milijuni milodara”.¹⁰⁵ Na svečanom porinuću u Hamburgu 25. lipnja 1931. nerijetko se spominjalo da je Jadranska straža (“Flottenverein”) tu jedinicu

¹⁰⁰ Stjepan Simović, Školski brod, *Jugoslavenski mornar*, god. III, br. 9, Split, 1947, str. 420-421.

¹⁰¹ Josip Lovrić, U povodu natječaja za školski jedrenjak “Vila Velebita”, Pristup projektom zahtjevu sa stajališta edukativne funkcije broda, *Naše more*, god. XLI, br. 3-4, Dubrovnik, 1994, str. 95.

¹⁰² Igor Belamarić, Udruga Vila Velebita, školski brod i more, *Vila Velebita*, (Časopis Dobrovoljne pomorske udruge Republike Hrvatske), br. 1, (rujan), Udruga Vila Velebita, Split, 1999, str. 21.

¹⁰³ Stjepan Vekarić, Jadran, *Pomorska enciklopedija*, 3, (I-Ko), JLZ, Zagreb, 1976, str. 130.

¹⁰⁴ Jozo P. Škarica, Opis školskog broda “Jadran”, *Jadranska straža*, god. XI, br. 9, Split, 1933, str. 358. Tu stoji da mu je ploština jedara bila 800 m². Podaci o najavi gradnje tog broda bili su ponešto uvećani. Vidi: Gradimo školski brod!, *Jadranska straža*, god. VIII, br. 4, Split, 1930, str. 85; Jadranska straža isplaćuje prvi obrok od milion dinara za školski brod, *Jadranska straža*, god. VIII, br. 10, Split, 1930, str. I (Društvene vijesti). U tiskanom obliku je donesen i nacrt. Vidi: Školski brod Jadranske straže, *Jadranska straža*, god. VIII, br. 11, Split, 1930, str. 315.

¹⁰⁵ Ivo Rubić, Impresije sa gradilišta našeg školskog broda u Hamburgu, *Jadranska straža*, god. IX, br. 7, Split, 1931, str. 173.

darovala državi.¹⁰⁶ Po sjevernom Atlantskom, Sredozemnom i Crnom moru prije II. svjetskog rata izvršio je sedam školskih putovanja.¹⁰⁷ U New Yorku je 1938. brod posjetilo više od 5.000 iseljenika, slično kao i u Bostonu.¹⁰⁸ Školski brod "Jadran" plovio je do mnogih sredozemnih luka, Crnog i Crvenog mora, te Atlantskog oceana.¹⁰⁹ Kod pristajanja u luci Biograda n/m 29. listopada 1951. oštetio je obalu.¹¹⁰ Tako se "Jadran" na jednomjesečno putovanje (od Ulcinja do Kopra) zaputio u listopadu, a vratio se u Divulje početkom studenog 1953. Iako se brod naginjao i do 40 stupnjeva, pitomci su kasnije ostali privrženi moru i ratnoj mornarici.¹¹¹ Nekadašnji kapetan fregate dr Stipe Lakoš iz Vodica govorio je da je pravi doktorat obranio - na zapovjedničkom mostu "Jadrana", na kojem se prvotno i "infcirao" jedrima.¹¹² Brod ima karakteristike: dužina (preko svega) 60 m; širina 8,9 m; srednji gaz 4,05 m; visina glavnog jarbola (od kobilice) 39,1 m; 933 m² površine jedara; 490 KS) porinut je 25. lipnja 1931. u Njemačkoj i još i danas ima, dužinski gledano, više od 11 km raznih konopa. Bila je to brodogradnja br. 669 njemačkog brodogradilišta Stülcken u Hamburgu početkom 1930. U Tivat je stigao 16. srpnja 1933. Jedranjak je 1938. prešao čak 11.262 milje do Sjeverne Amerike. Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije, zarobljen je od Talijana i dobija ime "Marco Polo", te se koristi u svrhu školovanja. Nezainteresirani Nijemci uzeli su ga 1943., pa propada (jer nije ratni brod), te do kraja II. svjetskog rata služi kao most na jednom venecijanskom kanalu. Nakon II. svjetskog rata preuzima ga mornarica bivše Jugoslavije, pa se u tivatskom Arsenalu obnavlja 3 godine, dok 1949. (p)ostaje ponovno školski brod. "Jadran" je tijekom Domovinskog rata bio u Boki kotorskoj, a danas ga kao "nepodložnog sukcesiji imovine ex SFRJ", iznajmljuju od

¹⁰⁶ Zdenko S. Regner, Porinučee školskog broda J. s. "Jadran", *Jadranska straža*, god. IX, br. 8, Split, 1931, str. 202.

¹⁰⁷ "Jadran" - školski brod JRM, u knjizi: *Modeli naših brodova*, "Čuvar Jadrana", Split, 1975, str. 162. Tu stoje podaci o deplasmanu od 776 tona, visini od 4,55 m, srednjem gazu od 4,25 m, visini jarbola od 36 m, te ukupnoj površini jedara od 933 m². Na str. 165. nalaze se podaci da ima preko 12 km uževlja, te da je u novije vrijeme, pored pamučnih, opremljen i "dakron" jedrima.

¹⁰⁸ Stipe Lakoš, Četiri desetljeća školskog broda "Jadran", *Dubrovnik*, god. II (XVI), br. 5, Dubrovnik, 1973, str. 124.

¹⁰⁹ Tako je i obnavljan nekoliko puta, također i 1969. Vidi: *Pomorski leksikon*, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990, str. 305. Fotografiju vidi također u časopisu *Pomorstvo*, god. XVIII, br. 6, Rijeka, 1963, str. 179.

¹¹⁰ *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Štamparija "Rad", Beograd, 1952, str. 631.

¹¹¹ Upravo mnogi od njih su ostavili svoje živote u moru samo 19 mjeseci kasnije (u svibnju 1955. na tri minolovca). Vidi: Koliko mornara, koliko kapetana..., u knjizi: Ivo Ferenca - Stjepan Vekarić, *SOS na Jadranu*, Stvarnost, Zagreb, 1964, str. 244.

¹¹² Aleksandar Veljić, Doktorat pod jedriljem, *More*, 1942-1982, (Eksperimentalno izdanje Jugoslavenske revije za kulturu mora), rujan '82, Tisak "Vjesnik", Zagreb, 1982, str. 36-38.

Ratne mornarice Vojske SiCG (danas CG) za oko 1.800 eura dnevnog najma (krstarenja ili snimanje filmova).¹¹³

Nacrte za "Jadran" izradio je inž. Josip Škarica. Postojao je spor s brodogradilištem "H. C. Stülcken Sohn" u Hamburgu u svezi plaćanja zbog devalvacije njemačke marke i nastojanja ondašnje Komande ratne mornarice za prebijanjem sredstava iz reparacija I. svjetskog rata. Tako su radovi na skoro završenom jedrenjaku 1932. prestali zbog tog spora (koji je trajao više od godinu dana) tijekom kojeg je "Jadran" bio na vezu u brodogradilištu (do 27. lipnja 1933.). Ugovorom o gradnji cijena broda je bila 580.375 DM (7,916.052 dinara), a konačna cijena je bila 622.743 DM (8,407.030), od čega je Jadranska straža platila 1,000.000 ondašnjih dinara, a ostalo je podmireno iz reparacijskog fonda i rezervnog kredita Komande RM. Mogućnost zalihe goriva na brodu je iznosila 24,5 t dizela. Brod je imao dvije kuhinje, pekaru i ambulantu, a od naoružanja dva salutna topa (47 mm), dva stara mitraljeza (7,9 mm) za moguću protuzrakoplovnu zaštitu, te 56 pušaka. Posada broda je brojila 12 oficira, 36 podoficira i 108 mornara, a tijekom školskih putovanja uobičajena je bila posada od 12 oficira, 20 pitomaca Pomorske vojne akademije, te 50 pitomaca podoficirskih škola, 30 podoficira i 32 mornara. U Pomorskom arsenalu u Tivtu "Jadran" je obnavljan 2 mjeseca prije isplovljavanja na IV. školsko putovanje 1936. Iz Dubrovnika je 20. travnja 1938. svečano ispraćen na putovanje za Sjevernu Ameriku, te pohodi Hamilton (14. lipnja), New York (21. lipnja), Boston (10. srpnja), Santa Cruz (otok Flores, Azori; 26. srpnja), Gibraltar (11.-15. kolovoza), Tunis (21.-25. kolovoza), te Dubrovnik (31. kolovoza 1938.).

Početak II. svjetskog rata 1939. "Jadran" je dočekaio u plovidbi Sredozemljem prema Jadranskom moru, pa je relaciju Portsmouth - Dubrovnik (2.490 morskih milja) preplovio bez uplovljavanja u luku. Tako se još na Atlantiku posada prala morem (zbog štednje vode), a posljednje količine povrća konzumirane su kod Orana, te svježeg mesa kod Alžira. Po Jadranskom moru svoje posljednje školsko putovanje ostvario je š/b "Jadran" 1. prosinca 1940. do 28. veljače 1941., a zadnji komandant bio je kap. bojnog broda Anton Vekarić. Pomoćni ratni brod "Spasilac" doteglio je u prosincu 1946. opustošeni i oronuli š/b "Jadran" u Šibenik iz Venecije. Brodu je nedostajao glavni motor i dijelovi pomoćnih motora, uređaji i instrumenti, te ostala opljačkana oprema broda, jedrilje, predmeti i dijelovi. Nakon rata "Jadran" je obnavljala prva posada (tada je kadrovski rok u RM bio 4 godine), Mornaričko-tehnički zavod "Sava Kovačević" iz Tivta, Brodogradilište "Split" i tehnička služba RM, pa je generalni remont izvršen u

¹¹³ Ahmet Kalajdžić, "Jadran" za 1800 eura - dnevno!, *Slobodna Dalmacija*, god. LXI, br. 19005, Prilog "More", br. 129, (petak, 09. siječanj 2004.), Split, 2004, str. 6-7. Vidi neke podatke o prvim putovanjima: Školski brod "Jadran" - i Jadr. straža, *Jadranska straža*, god. XI, br. 9, Split, 1933, str. 347-348; B. K. M., Dolazak Kr. broda "Jadran" u otadžbinu, *Jadranska straža*, god. XI, br. 9, Split, 1933, str. 349-351; Uredništvo, Predaja broda "Jadran" i počasne zastave, *Jadranska straža*, god. XI, br. 10, Split, 1933, str. 393-399.

razdoblju od 21. travnja 1947. do 17. prosinca 1948., a postavljanje dodatnih rezervnih dijelova i opreme brodu konačno omogućuju plovidbu od polovice 1949.

Školski brod "Jadran" je tako zaplovio vodama ploveće učionice za izobrazbu budućih kadrova ondašnje RM, te je na njemu obavljan i osnovni kurs za mornare (brodarce) za koje je tiskan priručnik u Divuljama. Pitomci Vojnopomorske akademije i Brodarske podoficirske škole obavili su 1954.-1955. 10-ak jednomjesečnih i više tjednih školskih putovanja (od Kopra do Ulcinja). Novi generalni remont i rekonstrukcija obavljani su od 27. ožujka 1956. do 26. studenog 1957., te od 1. studenog 1967. do 30. srpnja 1969. koje je obavio Mornaričkotehnički remontni zavod "Sava Kovačević" u Tivtu. Učenici Srednje pomorske škole iz Splita obavili su školsko putovanje "Jadranom" u lipnju 1971., pitomci Mornaričke vojne akademije u srpnju (Divulje - Piran i natrag), početkom kolovoza učenici Srednje pomorske škole iz Dubrovnika, te 15. kolovoza 1971. učenici Srednje pomorske škole iz Bakra. Najmlađa klasa Mornaričke vojne akademije plovila je š/b "Jadran" u rujnu 1972. (Vis i Lastovo), a u listopadu klasa Mornaričke srednje tehničke škole (Split - Pula - Split). U sastav Odreda školskih brodova Mornaričkog školskog centra u Splitu š/b "Jadran" ušao je 1. rujna 1972. (zapovjednik kap. fregate Anton Horvat, baza Split). Pitomci Mornaričko tehničke srednje vojne škole plove "Jadranom" (12. lipnja - 15. lipnja 1974.), a potom pitomci Mornaričke vojne akademije (do 31. srpnja 1974.). Školski brod "Jadran" omogućio je u prvoj polovici 1975. godine 8 tjednih i polumjesečnih školskih putovanja prijespomenute škole i akademije, te putovanje Srednje pomorske škole iz Dubrovnika (1.-11. lipnja 1975.). Ceremonija dodjele "Plave vrpce Vjesnika" održana je na š/b "Jadran" 1976., a te je godine preplovio 5.095 morskih milja.¹¹⁴

Obveznu školsku praksu nakon III. razreda srednje škole obavilo je 80 učenika Pomorske škole iz Dubrovnika od 2. kolovoza do 13. kolovoza 1971., a nakon ustajanja, slijedilo je čišćenje palube, skupljanje šatora i zajedničko izvlačenje vitlom sidra težine 1.050 kg.¹¹⁵ Zadnja obnova "Jadrana" vladu SiCG (danas CG) koštala je 800.000 eura. Proslava 200. godišnjice bitke kod Trafalgara (rt nedaleko Cadiza, jugozapadna Španjolska), engleske pobjede (admiral Horatio Nelson) nad združenom francusko-španjolskom flotom, obilježena je petomjesečnim slavljem koje je počelo u lipnju 2005. okupljanjem 200 brodova iz 35 zemalja (pred britanskom obalom). "Borbi jedrenjaka" (crveni i plavi) nazočila je i britanska kraljevska obitelj, te 250.000 gledatelja. Tamo

¹¹⁴ Kažimir Pribilović, *50 godina školskog broda "Jadran"*, Pomorska biblioteka, sv. 34, Izdanje Mornaričkog glasnika, Beograd, 1983, str. 11-13, 18, 23-26, 29, 31, 36-38, 40, 42, 45, 51, 53, 55, 64-65, 69-71, 73, 77, 79, 81. Na str. 91. je popis (tablica) školskih putovanja š/b "Jadran" izvan Jadranskoga mora (1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1959, 1960, 1961. i 1962. godine). Prosječan broj preplovljenih morskih milja na tim putovanjima je oko 5.121,6.

¹¹⁵ Boris Franušić, Đaci Pomorske škole iz Dubrovnika na praksi sa školskim brodom "Jadran", *Naše more*, god. XIX, br. 1, Dubrovnik, 1972, str. 41-42. Sedam međunarodnih plovidbi prije II. svjetskog rata započinjalo je u Dubrovniku, a nakon rata za njih pet polazna luka je Split. Vidi: Privatna arhiva Nevena Jerkovića, Iva Bratičevića i Marka Kusijanovića, Putovanja kroz povijest cruising turizma u Dubrovniku (111), Jedrenjaci, nošeni vjetrovima prošlih vremena, *Dubrovački vjesnik*, god. LVI, br. 2922, (subota, 27. siječnja 2007.), Dubrovnik, 2007, str. 21.

se našao i školski brod "Jadran" pod zastavom SiCG (danas CG), a niti jedan brod Republike Hrvatske. Na proslavi je trebao, u najmanju ruku, biti barem jedan hrvatski turistički jedrenjak.¹¹⁶ Predsjednik RH Stjepan Mesić je u pregovorima o podjeli imovine ustrajao na tome da hrvatski stijeg mora stajati na krmi "Jadrana". Pravila o sukcesiji vojne imovine bivše Jugoslavije mogu biti prekršena u slučaju da Crna Gora proda školski brod "Jadran" (vrijedan oko 8 milijuna dolara) "postupkom povjerljive prodaje" putem tamošnjih državnih agencija za prodaju vojne imovine.¹¹⁷

"Galeb" i ostala školska plovila

Brod "Galeb" služio je, pored luksuznog, izobrazbi pomorsko-vojnog kadra u bivšoj Jugoslaviji, a na tim putovanjima po svjetskim morima pratili su ga eskortni razarači "Triglav", "Biokovo", "Učka" i "Durmitor", te kasnije razarači "Split", "Kotor" i "Pula",¹¹⁸ za svaki slučaj. Luksuzni rezidencijalni brod "Galeb" mogao bi dražbom postati spomenička atrakcija¹¹⁹ (moguće lučki brod-muzej). Ova jahta (dužine 117 m; izgrađena u Genovi 1938.) prvotno je bila brod za prijevoz voća. Nacistička flota ga je tijekom II. svjetskog rata koristila za postavljanje mina, a Britanci su ga potopili 1945. tijekom bombardiranja Rijeke. Nakon smrti J. B. Tita, brod je bio usidren u Hrvatskoj do rata 1991., a potom odveden u crnogorsko teritorijano more do 2000. Kupio ga je grčki tajkun John Paul Papanicolaou, ali nije ostvario plan obnavljanja, pa brod trune u riječkoj luci.¹²⁰ Škveru "Viktor Lenac" Papanicolau duguje 0,5 milijuna dolara za

¹¹⁶ Marin Kuzmić, Proslava koja je ponizila Hrvatsku, Skandal na Temzi, Na 200. obljetnicu bitke kod Trafalgara Hrvatsku je predstavljala Srbija ukradenim jedrenjakom "Jadran", *Globus*, (Nacionalni tjednik), br. 780, (18. 11. 2005.), Zagreb, 2005, str. 100, 104.

¹¹⁷ Denis Krnić, Diplomatski skandal na pomolu, Slavni vojni školski brod (ne)će se vratiti u Hrvatsku unatoč sporazumu na najvišoj državnoj razini, Crnogorci prodaju "Jadran" i miniraju dogovor s Mesićem, *Slobodna Dalmacija*, god. LXV, br. 20230, (četvrtak, 28. lipnja 2007.), Split, 2007, str. 6-7. Premijeri RH i Crne Gore zaključili su da će se njegov status rješavati sukcesijom vojne imovine. Vidi: D. Krnić, Na stranom vezu, Školski brod HRM-a otet iz Lore ostaje u Crnoj Gori, 'Jadran' se ne vraća kući, *Slobodna Dalmacija*, god. LXVII, br. 20953, (četvrtak, 25. lipnja 2009.), Split, 2009, str. 7.

¹¹⁸ Dušan Vesić - Gavriilo Antić, Brodovima Ratne mornarice putem mira, *Pomorski zbornik I*, JAZU, Zagreb, 1962, str. XXXII. Bilo bi dobro da su ti putevi ostali uvijek mirni.

¹¹⁹ Njegova kompletna obnova koštala bi više od 10 milijuna dolara. Vidi: Iva Balen, Eksperti Viktora Lenca i sudski vještaci počeli odlučivati o sudbini nekadašnje maršalove morske rezidencije, Rijeka bi kupila Titov brod Galeb, *Jutarnji list*, god. VIII, br. 2653, (subota, 15. listopada 2005.), Zagreb, 2005, str. 96.

¹²⁰ Ivana Rimac, Galeb, Britanski Times najavio je prodaju broda čija će početna cijena biti 935 tisuća kuna, Početkom svibnja dražba Titove jahte, *Jutarnji list*, god. VIII, br. 2837, (ponedjeljak, 24. travnja 2006.), Zagreb, 2006, str. 38. Tu stoji da se obnova procjenjuje na 250 milijuna kuna. Vidi u najnovije vrijeme: Dosje *Galeb* brod muzej, *Morsko prase*, god. III, br. 21-22, (veljača-ožujak), Vodice - Zagreb, 2007, str. 58-99, te tamo donesene priloge Uredništva Morskog prasca, Slobodana Stojičevića, Saše Ljubičića, Orjane Antešić i Marka Sladića. Vidi također: Iva Balen, Dražba, Odgođena prodaja Titova broda, Galeb i dalje trune u Lencu, *Jutarnji list*, god. XII, br. 3886, (subota, 18. travnja 2009.), Zagreb, 2009, str. 20.

vez, pa postoji mogućnost dražbe. Brod "Galeb" će biti konzerviran postavljanjem 2 sloja plastične folije, mrežice, te smjese betona i poliuretanskih vlakana, što financira grad Rijeka iz sredstava od spomeničke rente.¹²¹

Za stručnu praksu učenika Pomorske škole u Splitu koristio se motorni brod "Juraj Carić" (od 1960. školski brod, izgrađen 1952. u Splitu; dužina preko svega 30 m; širina 5,5 m; visina 2,5 m; gaz 2,39 m; 124 BRT; 52,26 NRT).¹²²

Školsko-istraživački brod "Naše more" bio je zapravo ribarski brod (tunolovac izgrađen 1991.; duljina 31,35 m; širina 7,40 m; gaz po sredini 2,51 m; brzina 15 čvorova; 157,74 BRT), a rekonstruiran je (uključujući remontne radove) u Remontnom brodogradilištu Šibenik (projekt Brodarskog instituta iz Zagreba). Posada broji 5 članova, a moguć je smještaj 19 studenata ili istraživača. Pod ingerencijom Ministarstva znanosti i tehnologije, brodar mu je ondašnje Veleučilište u Dubrovniku (sada Sveučilište). Dvostruka korist jednog broda razvidna je u ovim slučajevima izobrazbe pomoraca i istraživanja Jadrana.¹²³

Pomorski fakultet u Rijeci imao je školski brod "Burin" koji je prodan, a jedrilica "Spirit of Amulia" (preuređena u Kostreni) služi u novije vrijeme za izobrazbu pomoraca.¹²⁴

Prvi brod - minolovac Hrvatske ratne mornarice "Korčula" (građen od 1993. u brodogradilištu Montmontaža Greben u Veloj Luci; dužina skoro 26 m), vrijedan 7,5 milijuna dolara, služiti će i u civilne svrhe (traganje i spašavanje na moru, znanstveno-istraživački projekti)¹²⁵, a vjerojatno i za školsku izobrazbu.

Na području brodogradnje Republika Hrvatska zauzima u svijetu šesto mjesto, a u najnovije vrijeme državni tajnik i pomoćnik ministra su, pored ostalih strateških ciljeva - stimulansa mladim ljudima, izložili ponovnu uporabu školskog broda, "nekad nezaobilaznog u obuci mladih pomoraca".¹²⁶ Umjesto ukradenog "Jadrana" (sada u Crnoj Gori), Hrvatska bi "za nekoliko godina" trebala dobiti novi školski brod dužine 34 m i širine 8,4 m. Novija tehnologija i materijali (drvo i čelik) spojili bi se u brodu tipa logera (iz XIX. stoljeća): za posadu 5, za putnike (učenike) 8 dvoposteljnih kabina,

¹²¹ Damir Herceg, Nekadašnji Titov brod pred obnovom, "Galeb" će biti konzerviran plastičnom folijom i betonom, *Vjesnik*, god. LXIX, br. 21617, (ponedjeljak, 1. rujna 2008.), Zagreb, 2008, str. 8.

¹²² Internet: www.pomsk.hr/sbrod.htm. Zbog dotrajalosti je brod prodan 1999. godine.

¹²³ Željko Kurtela, Rekonstrukcija školsko-istraživačkog broda "Naše more", *Naše more*, god. XLVI, br. 3-4, Dubrovnik, 1999, str. 79, 88.

¹²⁴ Zahvaljujem se djelatnicima Pomorskog fakulteta u Rijeci na ovim podacima. Više podataka o ovom brodu znade prof. dr. Dinko Zorović.

¹²⁵ Ivica Profaca, Minolovac, Ministar Rončević kum prvom brodu lovca na mine u brodogradilištu Vela Luka, Porinut brod od 70 milijuna kuna koji su gradili 13 godina, *Nedjeljni Jutarnji list*, god. VIII, br. 2836, (24. travnja 2006.), Zagreb, 2006, str. 2.

¹²⁶ kc, Pomorci i EU, Pretpristupna pomorska strategija RH uključuje i niz stimulativnih mjera za pomorska zanimanja, *Dubrovački vjesnik*, god. LIV, br. 2861, (subota, 26. studenog 2005.), Dubrovnik, 2005, str. 17.

pogonjen jedrima brzinom do 8 i motorom do 11 čvorova, gaza oko 2,3 m i 297 BT. Nastoji se na donošenju Zakona o pomorskoj baštini, a postoje i prijedlozi izgradnje flote autentičnih logera za kružna putovanja i jednodnevne izlete, te bi drveni (turistički) brod bio *brand* i značajan hrvatski adut pristupu Europskoj uniji.¹²⁷ Tako se porinuće novog školskog broda u vlasništvu države, namijenjenog pomorskim učilištima, srednjim školama i fakultetima u RH, očekivalo još krajem 2008. godine, a Ministarstvo mora osiguralo je u tu svrhu 2,5 milijuna eura.¹²⁸ U novoj Hrvatskoj i Velolučkom brodogradilištu Montmontaža-Greben gradi se "prvi" školski jedrenjak, pa bi taj loger (dužine 35 m, širine 8,55 m, gaza 2,34 m) koštao 31,5-32 milijuna kuna, a podaci govore o njegovoj brzini od 11,5 čvorova (na jedra 6 čvorova), 7 članova posade, 28-30 učenika i 4 nastavnika, po idejnom projektu Brodarskog instituta iz Zagreba, a rok isporuke je lipanj 2009. godine.¹²⁹

¹²⁷ Šimun Županović, Inicijative, Hrvatski školski brod, Loger za mornare XXI. stoljeća, *More*, god. XII, br. 141, (siječanj), Zagreb, 2007, str. 28-29.

¹²⁸ Spomenimo da se za održavanje školskog broda "Vila Velebita Dva" (poklon "Jadrolinije" školi u Bakru) godišnje izdvaja 100.000 Kn. Vidi: Nevenka Horvat, Projekt Ministarstva mora za obuku budućih pomoraca, Novi školski jedrenjak za 2,5 milijuna eura, *Jutarnji list*, god. X, br. 3105, (ponedjeljak, 29. siječnja 2007.), Zagreb, 2007, str. 18.

¹²⁹ Milovan Cetinić, U Velolučkom brodogradilištu Montmontaža-Greben, Gradi se prvi školski jedrenjak, *Dubrovački vjesnik*, god. LVI, br. 2970, (subota, 29. prosinca 2007.), Dubrovnik, 2007, str. 22; Potpisan ugovor, Gradnja školskog broda u velolučkom Grebenu, *Glas Grada*, god. III, br. 144/145, (petak, 21. prosinca 2007.), Dubrovnik, 2007, str. 40; M. Cetinić, Poslije stoljeća na svečanosti u Velolučkom brodogradilištu Montmontaža-Greben, Položena kobilica za školski brod "Loger", *Dubrovački vjesnik*, god. LVII, br. 3003, (subota, 16. kolovoza 2008.), Dubrovnik, 2008, str. 18.

Đivo Bašić

Schoolships on the eastern Adriatic coast (croatian schoolships "Margita", "Vila Velebita" and "Jadran")

Summary

Traditional training methods for seamen have survived on board schoolships, which were sometimes converted obsolete warships. Many maritime countries in different parts of the world used to have or still have their training ships. In 1957, there were around 27 sailing ships used by around twenty states (owing their navy and/or merchant fleets) for training of their officers and non-commissioned officers.

The "Beethoven" (1913), sailing vessel made of iron, was built for merchant marine purposes. Although she belonged to Trieste, she used to serve as a training ship for final grade students of Nautical Schools of Trieste, Mali Lošinj, Dubrovnik, and Kotor. Students of Nautical School of Bakar used to be trained on board steamships owned by the Maritime Authority of Rijeka of the time: the S/S "Deli" (36 GRT), "Bátor" (83 GRT), and occasionally on yachts "Hertha" and "Farnese". Yacht "Margita" (logger made of iron, 80 t) was purchased by the Croatian Government in 1894. In those days, even countries like Italy, France, and Spain were short of schoolships. Barquentine "Vila Velebita" (259 GRT) also used to serve as schoolship for Nautical School of Bakar and after the WWI for the Maritime State Academy of Bakar, Dubrovnik, and Kotor. She was sunken in 1945. The homonymous ship, the "Vila Velebita", was built in 1948 for Yugoslav Naval Forces, and the third one, "Vila Velebita II" (named "Kali") in 1956, to serve as schoolship for Nautical School of Bakar.

Nautical school of Korčula (1934-1943) used to have the schoolship "Mornar" at its disposal.

Barquentine "Jadran" was provided by the Adriatic Coast Guard in 1931, and in later years was stricken by bad destiny and has ended in Montenegro as an item of undivided property of ex Yugoslavia.

The "Galeb", apart from her high-class passenger ship purpose, used to serve as schoolship for navy officers in ex Yugoslavia. She has been now envisaged for preservation and possible conversion into a museum.

Nautical School of Dubrovnik provided the "Nautika" in 1954; the Faculty of Shipping in Dubrovnik had in 1993 just a boat for training purposes.

A new schoolship, a logger, has been envisaged for purchase by the Government in 2009.

Key words: schoolship, logger, training, Maritime State Academy of Bakar, Dubrovnik, and Kotor, Nautical School